Entwickelung

des

deutschen Post- und Telegraphenwesens

in den letzten 25 Jahren.

Gedenkblätter

zum

25jährigen Bestehen eines einheitlichen Post- und Telegraphenwesens in Deutschland.

Von

J. Jung,

Kaiserl. Postinspektor.

Mit 7 graphischen Tafeln.

Dritte, unveränderte Auflage.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1893.

Entwickelung

des

deutschen Post- und Telegraphenwesens

in den letzten 25 Jahren.

Entwickelung

des

deutschen Post- und Telegraphenwesens

in den letzten 25 Jahren.

Gedenkblätter

zum

25jährigen Bestehen eines einheitlichen Post- und Telegraphenwesens in Deutschland.

Von

J. Jung,

Kaiserl. Postinspektor.

Mit 7 graphischen Tafeln.

Dritte, unveränderte Auflage.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1893.

Vorwort.

Am 1. Januar 1893 war ein Vierteljahrhundert vollendet, seit durch die Einrichtung der Norddeutschen Bundespost die Grundlagen zu einem einheitlichen deutschen Post- und Telegraphenwesen gelegt wurden. Aus Anlaß dieses für Deutschland hochbedeutsamen Verkehrsjubiläums hat der Unterzeichnete im Jahre 1892 in der „Deutschen Verkehrszeitung“ unter dem Titel „25 Jahre der Entwickelung im deutschen Post- und Telegraphenwesen“ eine längere Reihe von Artikeln veröffentlicht, welche in ihrer zusammenfassenden Darstellung des verkehrsgeschichtlichen Werdeganges innerhalb jenes Zeitabschnitts bei ihren Lesern vielfachen Anklang fanden. Der wiederholten von Berufsgenossen ausgegangenen Anregung, die zerstreuten Bilder zu vereinigen und das Ganze in wesentlicher Erweiterung und Vervollständigung sowie unter Fortführung der Entwickelungsgeschichte bis auf die neueste Zeit auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen, kommt Verfasser durch die vorliegende Schrift nach; er ist dieser Anregung um so lieber gefolgt, als es unter allen Umständen eine dankbare Aufgabe ist, im Spiegel von Deutschlands großen Tagen das Bild zu zeichnen, wie das deutsche Volk auch auf dem Gebiete des Verkehrs in kurzer Spanne Zeit Sämann und Schnitter zugleich wurde. Daß andererseits eine Besprechung der umfassenden Fortschritte im Post- und Telegraphenwesen des neuen Reichs sich in vielen Beziehungen als willkommen und nützlich erweisen werde, glaubt Verfasser bei der großen Zahl von Freunden, welche die Reichs-Post sich erworben hat, und bei dem Gewicht der Interessen, welche sie wahrnimmt, hoffen zu dürfen.

Bei seiner Arbeit hat sich Verfasser von dem Gesichtspunkt leiten lassen, einerseits der Schrift, trotz der Überfülle des Stoffes, den Charakter einer in Form und Darstellung gedrängten übersichtlichen Skizze zu wahren, auf der anderen Seite aber durch eine reiche Angabe von Quellen und Daten, namentlich auch der Gesetze, Verordnungen und Verfügungen, auf welchen die Umbildungen und Neu-Einrichtungen des Post- und Telegraphenwesens beruhen, den Nutzwert des Buches für den Fachbeamten zu erhöhen. Dem letztbezeichneten Zwecke dient auch die im Anhang beigefügte, nach der Zeitfolge geordnete, besondere Zusammenstellung der wichtigsten Verkehrs-Erleichterungen und Betriebs-Änderungen.

Was die sachliche Behandlung des Stoffes betrifft, so bespricht der Verfasser das gesamte deutsche Post- und Telegraphenwesen in dem, was demselben verfassungs-, gesetz- und reglementsmäßig gemeinsam ist; im übrigen bilden ausschließlich die maßgebenden Verhältnisse der großen Reichs-Verkehrsanstalt, des Reichs-Post- und Telegraphenwesens, den Gegenstand der Erörterung. Dabei ist versucht worden, überall den geschichtlichen und organischen Zusammenhang mit der Vergangenheit, der Zeit vor 1866, festzuhalten, weil diese Vergangenheit manche Richtungen unsers Verkehrslebens wesentlich beeinflußt hat und die Verkehrsgeschichte jener Zeit den vergleichenden Maßstab für die Verhältnisse der Gegenwart liefert. Auch hielt es der Verfasser im Interesse eines leichteren und abschließenden Überblicks für förderlich, dem geschriebenen Wort das graphische Bild ergänzend zur Seite zu stellen; derselbe hat daher auf Grund der aus der Statistik der beteiligten Verwaltungen von ihm zusammengestellten Zahlengruppen den Entwickelungsgang des Verkehrswesens innerhalb des Reichs-Postgebietes in den Hauptzügen: Verkehrsanstalten, Personal, Postverbindungen, Telegraphennetz, Fernsprechwesen, Verkehrsleistungen, Finanzwesen: auf besonderer Anlage in 7 graphischen Tafeln veranschaulicht.

Möge die Schrift eine freundliche Aufnahme finden!

Berlin, 1. März 1893.

Der Verfasser.

Inhalt.

„Immer strebe zum Ganzen und kannst du selber kein Ganzes werden, als helfendes Glied schließ an ein Ganzes dich an.“

Schillers Votivtafeln.

Das letzte Vierteljahrhundert deutschen Lebens umfaßt die Wiedergeburt unserer nationalen Einheit und mit ihr die wichtigsten Fortschritte politischer und wirtschaftlicher Entwickelung. In seinen Raum fällt der ganze Kreis des praktischen Wollens und Gelingens unsers Geschlechts. Auf fast allen Gebieten öffentlicher Thätigkeit hat die freigewordene nationale Kraft weitgehende und tiefgreifende Umbildungen vollzogen, auf keinem mehr, als in dem Schaffensbereich der großen Verkehrsvermittlerin, der Reichs-Post- und Telegraphenanstalt. Wichtige, zeitlich naheliegende Gedenktage, der 1. Juli 1892 und der 1. Januar 1893 erinnern lebhaft an das Einst und Jetzt.

Am 1. Juli 1892 haben sich 25 Jahre erfüllt, seit die Postgerechtsame des Fürsten von Thurn und Taxis im Wege des Kaufvertrags an die Krone Preußen übergingen. Läßt der Vertrag schon an sich einen wichtigen Schritt vorwärts erkennen in den planmäßigen Einheitsbestrebungen eines neuen Zeitabschnitts, so reicht seine Bedeutung doch wesentlich weiter; denn der Vertrag wird zum geschichtlichen Ereignis unter dem Einfluß der Thatsache, daß er der unmittelbare Vorgänger und die notwendige Voraussetzung des organischen Bundes war, zu welchem am 1. Januar 1868 das zersplitterte Post-Verkehrswesen innerhalb der vielfarbigen Grenzpfähle unserer deutschen Bundesländer sich vereinigte.

Beide Ereignisse zusammen bilden in ihrer sich ergänzenden Wirkung einen hervorragenden Wendepunkt in der postalischen Entwickelung Deutschlands; sie bedeuten den Übergang aus der Zersplitterung in die Einheit; sie bezeichnen den Ausgangspunkt einer hoch aufstrebenden Entfaltung der Kräfte und Mittel im Dienste des Verkehrs, einer Entfaltung, die vor 25 Jahren auch von prophetischem Geiste kaum geahnt werden konnte.

Während aber der rastlose Schaffenstrieb der Zeit von Stein zu Stein weiterarbeitet an dem Bau unseres vaterländischen Verkehrswesens, gebietet die 25jährige Wiederkehr jener Tage, für kurze Frist den Atem anzuhalten und einen Blick zu werfen auf die Vergangenheit sowie auf den Kreis des Vorhandenen.

Was der prüfende Blick erfaßt, das sind die Ergebnisse gesammelter Kraft und eines einheitlichen Willens Sie werden ebensowenig vergessen werden, wie ihre Bildner und das mitwirkende Geschlecht, wenn die Geschichte dereinst aufzählt, welche Wohlthaten den deutschen Landen seit den glorreichen Wiedererstehungsjahren des neuen Reichs erwachsen sind. Zwar vergehen die Generationen der Menschen wie Laub im Winde, sagt der alte Homer. Aber in ihren Thaten leben sie fort, wie der blinde Sänger selbst. Denn die Thätigkeit der Menschheit im Dienst großer Zwecke ist es, welche den Entwickelungsabschnitten ihren Inhalt giebt und den Geschlechtern ihren geschichtlichen Wert verleiht.

Darum soll die geschichtliche Entwickelung selbst uns die leitende Hand sein, an der wir die Errungenschaften des letzten Vierteljahrhunderts im deutschen Post- und Telegraphenwesen, wie es aus dem Kampf mit überkommenen Eigentümlichkeiten hervorgegangen ist, prüfen. Wir besprechen dieselben in allgemeinen Zügen und zwar in nachstehender Reihenfolge:

I. Entwickelung des Verkehrsgebietes und der staatsrechtlichen Grundlagen,
II. Organische Gliederung,
III. Gesetzgebung und Tarifwesen,
IV. Verkehrsaufgaben,
V. Neu-Einrichtungen, Verkehrs-Verbesserungen und -Erleichterungen im Postwesen,

VI. Neu-Einrichtungen, Verkehrs-Verbesserungen und -Erleichterungen im Telegraphenwesen,
VII. Verkehrsentwickelung im Inlande und im Verkehr mit dem Auslande,
VIII. Bauthätigkeit,
IX. Finanzwesen,
X. Wirksamkeit der Post im Dienst allgemeiner Reichszwecke, der öffentlichen Wohlfahrt und der Sozialreform,
XI. Beamtenverhältnisse,
XII. Gesamtbild.

I. Entwickelung des Verkehrsgebietes und der staatsrechtlichen Grundlagen.

Bei diesem wie bei keinem anderen Teil unserer Darstellung ist es zur Erhaltung des geschichtlichen Zusammenhanges notwendig, an den Stand des vaterländischen Post- und Telegraphenwesens in der Zeit vor den drei letzten Kriegen, welche das Schicksal Deutschlands entschieden, anzuknüpfen.

Fast mit scheuer Ehrfurcht hat man noch vor 40—45 Jahren den Brief und die Post betrachtet, welche dazu bestimmt waren, das persönliche und verkehrspolitische Stillleben des deutschen Duodezstaates durch Überschreitung der Grenze zu stören. Selbst die Rosse vor dem patriarchalischen Postwagen, sonst unempfindlich durch harte Arbeit, sie schienen beim Überschreiten der Landesgrenzen angekränkelt von heimischen Kirchturmsgedanken. Mit prüfendem Auge erschauten sie den Schlagbaum, der ihren Lauf zu hemmen drohte; spitzer wurde das Ohr, leiser schien der Hufschlag. Mit einiger Vorsicht wurde der heimatliche Boden verlassen, mit größerer die fremde Erde betreten, denn sie wußten es so gut, wie ihre Herren, denen niederdeutscher Humor das Wort in den Mund legt: „De Grenz' is nich dortau dor, dat sei dörch den Utlandsverkehr niederpett ward."

Doch zu ernst waren die Verhältnisse, um dem Scherz zum Spiel zu dienen. Die politische Verkümmerung Deutschlands bot keinen geeigneten Nährboden für die Entfaltung des Verkehrs und seiner Anstalten. Dem Verkehr fehlten die Wurzeln seiner Kraft: die Gebietseinheit oder wenigstens einheitliche Leitung, Übereinstimmung in den Zielen und Mitteln, die freien verkehrsverbinden-

den, aller lästigen Hemmnisse baren Wege. Erst genau die Mitte des Jahrhunderts, das Jahr 1850, gab der unrühmlichen Zerrissenheit des deutschen Postwesens ein Element der Annäherung in Gestalt des deutsch-österreichischen Postvereins (Verträge vom 5. Dezember 1851, 3. September 1855, 26. Februar 1857 und 18. August 1860). Derselbe umfaßte außer Preußen den österreichischen Kaiserstaat und fast ganz Deutschland, im Ganzen 16 verschiedene Gebiete. Wenn aber auch dieser Postverein die Schranken der früheren Abgeschlossenheit in etwas gesprengt und unter den mißlichen Verhältnissen seiner Zeit nicht Geringes geleistet hat, so besaß doch jeder der betreffenden Gebietsteile seine eigene Verkehrsverwaltung, und trotz der ausgleichenden Kraft des neuen Vertrags behielt die Zersplitterung der Leitung in Verbindung mit dem Mangel an einheitlicher Postgesetzgebung genug Spielraum zur Verwertung verkehrserschwerender Sonderinteressen und zur Aufrechterhaltung störender Ungleichmäßigkeiten in der Handhabung der Verwaltung und im inneren Betriebe. Preußen, welches auch vertragsmäßig das Postregal in Anhalt, Waldeck, den Unterherrschaften der Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, sowie in Birkenfeld inne hatte, ferner Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen, Hannover, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg waren im Besitze eines eigenen selbständigen Postwesens. Daneben übte das fürstliche Haus von Thurn und Taxis seine aus dem heiligen römischen Reich deutscher Nation ererbte, Jahrhunderte hindurch festgehaltene Postgerechtsame aus[1] und zwar in Hohenzollern, Nassau, Hessen-Homburg, Frankfurt (Main), in den Herzogtümern Hessen und bei Rhein, Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, in den Fürstentümern Reuß ä. L., Reuß j. L., den Oberherrschaften der Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, sowie in den Fürstentümern

---

[1] Bernhard von Taxis wurde der erste, im Jahre 1595 von Kaiser Rudolf II. ernannte Kais. „General-Oberst-Postmeister im Reich". Die erbliche Belehnung mit dem „General-Postmeisteramt über die Posten im Reiche" erfolgte 1615 durch Kaiser Matthias an Lamoral Franz Klaudius von Taxis und dessen Erben.

Lippe und Schaumburg-Lippe. Und wie um in die Zersplitterung der Kräfte auch noch die Verwirrung hineinzutragen und die vielköpfige Selbständigkeit durch die Hydra ausländischen Einflusses zu verstärken, waren Holstein und Lauenburg trotz ihrer Eigenschaft als Glieder des deutschen Bundes von dem Verbande des deutschen Postvereins ferngehalten, und übten selbst in den deutschen Hansestädten, die ehemals ihre Kultur und Macht weithin nach den nordischen Gestaden getragen hatten, fremde Mächte Postgerechtsame aus. Unterhielten doch Dänemark eigene Postämter in Lübeck und Hamburg, Schweden in Hamburg. Außerdem bestanden je ein preußisches, hannoversches und thurn- und taxisches Postamt in Hamburg und Bremen, ein mecklenburgisches Postamt in Hamburg und ein thurn- und taxisches Postamt in Lübeck: eine bunte Karte inländischer Verkehrsverwirrung und ausländischer Aussprüche[1].

Jede der vorbezeichneten Postverwaltungen setzte für ihren inneren Verkehr das Porto fest und erließ Vorschriften über die posttechnische Behandlung der Sendungen; das Postrecht und die sonstige Postgesetzgebung zeigte eine große Mannigfaltigkeit. Daß hierunter der Verkehr selbst zu leiden hatte, und daß die Fesseln, welche ihm diese Verhältnisse angelegt hatten, jeder freien Verkehrs-

---

[1] Ein praktisches Beispiel aus den Posteinrichtungen Hamburgs bekundet den Zustand der Verkehrserschwernis vor 25 Jahren. In Hamburg waren Briefe nach der Lombardei, Venedig, Tirol, Vorarlberg und Österreich ob der Enns zur Thurn und Taxisschen Post zu schaffen, für die andern österreichischen Kronländer zum preußischen Postamt. Die Korrespondenz nach Holland und Lauenburg ging zur dänischen Post. Zur preußischen Post gehörten auch Briefe für Sachsen, Luxemburg-Limburg, Sachsen-Altenburg, Birkenfeld, Anhalt-Dessau-Bernburg-Köthen, Waldeck; solche für Braunschweig zur hannöverschen Post, für Oldenburg, Bremen und Lübeck zur hamburgischen Stadtpost. Neun Ortschaften der „oberen Herrschaft" in Schwarzburg erhielten ihre Korrespondenz aus Hamburg nur durch die taxissche Post, 6 Ortschaften der „unteren Herrschaft" nur durch die preußische Post.

Die Versendung von Warenproben mit der Briefpost war ausgeschlossen. Die Packetbeförderung aber erforderte ein ganz besonderes Studium. Packete nach Westfalen und den preußischen Rheinlanden beförderte z. B. keineswegs die preußische, sondern nur die hannöversche Post, nach Bayern, Sachsen, Österreich dagegen die preußische Post.

Nach längerer Erfahrung und Übung gelangte man wohl dazu, die Brieftarife für Europa zu bemeistern, diejenigen nach überseeischen Orten aber blieben den Interessenten ein unlösbares Rätsel.

entwickelung spotteten, bedarf keiner weiteren Erörterung. Weitverbreitet war der Wunsch, diese Fesseln zu lösen. Wie groß die Zahl der Stimmen und wie gewichtig die treibenden Kräfte waren, welche eine einheitliche Leitung der Verkehrszweige forderten, geht nicht nur aus der reichen Litteratur hervor, welche sich in der Zeit von 1815 bis 1865 zum beredten Dolmetsch solcher Wünsche aus allen Kreisen der Nation machte; auch politische und kaufmännische Körperschaften, namentlich aber die Hansestädte drängten in Eingaben an den Bundestag auf Herstellung „des Ideals" einer einheitlichen Bundespost. Auch da, wo der nationale Wille am stärksten und umfassendsten zum Ausdruck zu kommen pflegte, in den verschiedenen um die Mitte des Jahrhunderts versuchten Entwürfen zu einer Reichsverfassung ebensowohl als in den von Preußen unterm 14. Juni 1866 dem Bundestag vorgelegten „Grundsätzen zu einer Bundesverfassung" war dem Postwesen seine Stellung unmittelbar unter den Fittichen des Reichsadlers bez. unter der Centralgewalt des Bundes angewiesen.

Aber erst das Schwert hat, indem es Wunden schlug, die Wunden geheilt, die so lange am deutschen Verkehrskörper gezehrt hatten. Es kamen die Jahre 1864 und 1866. Der Hauch der Neuzeit ging durch die Lande, das Sehnen nach Einheit durch die deutsche Volksseele. Aufstrebend in seinen Zielen, nachdrücklich in seinen Mitteln und mit fester Hand zugreifend in der Ausnutzung der Erfolge, traten Preußen und seine Postverwaltung nunmehr in den Vordergrund. Mit der dänischen Herrschaft über die Elbherzogtümer mußte das dänische Postwesen weichen; dasselbe ging nach Abschluß des Gasteiner Vertrags in Schleswig auf Preußen, in Holstein auf Österreich über, während Lauenburg eine besondere Postbehörde unter der oberen Leitung des preußischen General-Postamts erhielt. Doch dies war nur der einleitende Akt in dem großen Drama der Umwälzungen, welche das Jahr 1866, wie auf allen andern Gebieten so auch im Verkehrswesen, brachte. Infolge des Ausscheidens Österreichs aus der politischen Gemeinschaft der deutschen Staaten übernahm Preußen die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens in ganz Schleswig-Holstein, welches hiermit der Verbindung mit seinem großen Hinterlande, seinem natürlichen Verkehrsgebiete, zurückgegeben war. Im Weiteren ging durch

die Friedensverträge das Post- und Telegraphenwesen in Hannover und Hessen, sowie in den durch die Grenzregelung an Preußen gekommenen bayerischen Gebietsteilen endgültig an Preußen über. Zu einer weitergehenden Verbreiterung des großen von Preußen geschaffenen Verkehrsgebietes lag nur der Weg des Kaufvertrags oder des freiwilligen Zusammenschlusses offen. Den ersteren versuchte man erfolgreich in Bezug auf die taxissche Post, den letzteren hinsichtlich der selbständigen Territorialposten.

Bereits zweimal in diesem Jahrhundert, in solchen Tagen der deutschen Geschichte, von denen man Großes erwartet hatte, 1815 und 1848, war die Beseitigung des taxisschen Postwesens, das wie ein altes, aber gut erhaltenes Ausstattungsstück jeder Ausmusterung spottete, versucht worden. Erst die unwiderstehliche Kraft des Einheitsgedankens, der den Wirkungen der großen Kriege ihre Richtung gab und sich in den Handlungen der Regierungen und obersten Verwaltungen verkörperte, brachte auch diesen Rest der „alten guten“ Zeit zu Fall. Die Fügung der Geschichte bediente sich hierzu desselben Mannes, welcher seither in 23jähriger Leitung des deutschen Postwesens stets von Neuem das Wort wahr gemacht hat:

„Das Alte fällt, es ändern sich die Zeiten,
Und neues Leben sproßt aus den Ruinen.“

Im Auftrag der preußischen Staatsregierung wurde sofort nach dem Einrücken der preußischen Truppen in Frankfurt (Main) die dortige taxissche General-Postdirektion unter preußische Leitung gestellt und die gleiche Verwaltungsthätigkeit bereits nach wenigen Tagen mit Zustimmung der beteiligten Regierungen auf den gesamten taxisschen Postbezirk ausgedehnt. Dies und die Einverleibung eines wesentlichen Teiles seines bisherigen Postgebietes in den preußischen Staat erleichterten dem Fürsten von Thurn und Taxis den Entschluß, wegen Abtretung seines gesamten Postwesens in Unterhandlungen zu treten. Es wirft ein interessantes Streiflicht auf die ungeheure Arbeitslast und die Schwierigkeiten, unter welchen sich die Neubildungen in jener Übergangszeit vollzogen, daß bei diesen Unterhandlungen zur Beurteilung des zu überlassenden Vermögens-Gegenstandes nicht weniger als 22 von dem Hause Thurn und Taxis über die Postgerechtsame ge-

schlossene, ihrem Rechtsinhalte nach zum Teil streitige Staatsverträge auf ihren finanziellen Wert zu prüfen waren. Trotzdem kam schon unterm 28. Januar 1867 der Vertrag zu Stande, wonach der Fürst von Thurn und Taxis gegen eine Entschädigungssumme von 9 Millionen Mark die Postgerechtsame seines Hauses nebst den ihm zugehörigen Gebäuden und der ganzen für den Postdienstbetrieb vorhandenen Ausstattung für sich und seine Nachkommen an die Krone Preußen abtrat. Die Wirkungen des Vertrags sind zahlreich und weittragend. Endgültig beseitigte derselbe das Verhältnis, wonach eine Privatperson zuerst infolge kaiserlicher Belehnung und demnächst unter staatsrechtlicher Anerkennung (Art. 17 der deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815) Posthoheitsrechte ausübte. Der Vertrag räumte ferner mittels der durch die Wiener Bundesakte der freien Übereinkunft vorbehaltenen Ablösung der gegründeten Rechte und Ansprüche des Hauses Thurn und Taxis ein ernstes Hindernis zur Herstellung eines einheitlichen Verwaltungsgebietes aus dem Wege. Und schließlich hatte das preußische Postgebiet, welches hiermit zugleich einen Zuwachs von 37 520 □ km mit 3 1/2 Millionen Einwohnern und mehr als 500 Postanstalten erhielt, den wichtigen Vorteil erlangt, daß ihm nunmehr eigene ununterbrochene Poststraßen von der Weichsel bis zum Rhein und zur Saar für seinen Verkehr zur Verfügung standen. Das preußische Postgebiet bildete somit den abgerundeten und anziehungskräftigen Kern für den Anschluß der übrigen Postgebiete. In dem Abschluß des Vertrags, welcher mit dem 1. Juli 1867 in Wirksamkeit trat, haben wir daher die allgemeine zeitliche Scheidegrenze zwischen dem alten und neuen deutschen Verkehrsbunde zu erblicken. Das preußische Postgebiet umfaßte nunmehr:

	□ km	Einwohnern	Postanstalten
1. Den bisherigen Bereich desselben mit .	284 562	19 900 000	2918
2. Den Bereich der früheren hannov. Post	39 262	1 937 000	288
3. Schleswig-Holstein und Lauenburg mit .	18 735	1 031 000	140
4. Die an Preußen gekommenen bayerischen Gebietsteile mit	562	33 000	9
5. Das Gebiet der Fürstl. thurn- und taxisschen Post mit	37 687	3 500 000	520
Zusammen:	380 808	26 401 000	3875

Daneben war Preußen durch die Friedensschlüsse die Verwaltung der Posten und Telegraphen in Südhessen, sowie die Aus-

übung des Telegraphenwesens in Sachsen übertragen worden. Selbständige Postverwaltungen bestanden dagegen noch fort in Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen, Braunschweig, Oldenburg, in beiden Mecklenburg, in Bremen, Hamburg und Lübeck. Daß es indeß hierbei nicht bewenden konnte, daß vielmehr eine gewisse Einheit geschaffen werden müsse, war nicht mehr zweifelhaft. Aus diesem Wünschen und Wollen heraus entstand mit dem Norddeutschen Bunde auch „die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes", welche für alle deutschen Gebiete mit Ausschluß von Bayern, Württemberg und Baden am 1. Januar 1868 in Wirksamkeit trat, nämlich für die Landes-Postverwaltungen in

		□km		Postanstalten
Preußen	mit	380 808	und	3875
dem Kgr. Sachsen (mit S.-Altenburg) . .	„	16 640	„	265
den Großherzogtümern Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz	„	16 376	„	82
dem Großherzogtum Oldenburg (ausschl. Birkenfeld)	„	6024	„	50
dem Herzogtum Braunschweig	„	3770	„	50
der freien Hansestadt Lübeck	„	293	„	2
„ „ „ Hamburg	„	418	„	5
„ „ „ Bremen	„	262	„	3

Das geeinte Verkehrsgebiet umfaßte . . . . 424 591 □km und 4332 Postanstalten mit 30 Mill. Einwohnern.

Daß diese Vereinigung zu einem einzigen großen Verkehrsgebiete nicht ohne Verzichte auf der einen Seite und nicht ohne Entgegenkommen von der andern Seite erzielt werden konnte, liegt auf der Hand. Aber gemeinsame Interessen verbinden zu gemeinsamer Arbeit und fördern das Bewußtsein von der Notwendigkeit der Unterordnung des Einzelnen zu Gunsten der Gemeinschaft. In jener großen Zeit des Zusammenschlusses trat daher der Gedanke in sein anerkanntes Recht, der in unserm Motto niedergelegt ist: Alle strebten zum Ganzen, und da nur einer ein Ganzes werden konnte, schlossen die Andern als helfende Glieder willig dem Ganzen sich an.

Hiermit waren die zwischen den Staaten desselben Landes aufgerichteten Verkehrsschranken gefallen: frei war die Bahn zur wirtschaftlichen Entwickelung. Aber auch in anderer Richtung hatte die Bundespost eine wichtige Aufgabe zu erfüllen: ihr wohnte in

ihrer Eigenschaft als gemeinsame und Allen willkommene Beförderungsanstalt für die materiellen und geistigen Güter der Nation in dem neuen politischen Bunde ein erhebliches Maß werbender Kraft bei, um noch vorhandene Gegensätze zu mildern und die Vorzüge des neuen Staatswesens Allen vor Augen zu führen.

Die staatsrechtliche Stellung der Bundes-Postverwaltung wurde durch die Bundesverfassung (26. Juli 1867) geregelt. Dieselbe bestimmt, daß das Post- und Telegraphenwesen des gesamten Bundesgebietes als einheitliche Verkehrsanstalt einzurichten, und zu verwalten sei (Art. 48), daß dem Bundespräsidium die obere Leitung angehöre und dasselbe die Pflicht und das Recht habe, für Herstellung und Erhaltung der Einheit in der Organisation der Verwaltung und im Betriebe des Dienstes sowie in der Qualifikation der Beamten zu sorgen (Art. 50). Der Bund führt die Einrichtungen für das Post- und Telegraphenwesen auf eigene Rechnung, behandelt die Einnahmen als gemeinschaftliche und bestreitet die Ausgaben aus diesen gemeinschaftlichen Einnahmen (Art. 49). Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens gehört dem Bunde an, während der Erlaß der reglementaren Festsetzungen sowie die Wahrnehmung der Beziehungen zu den fremden Postverwaltungen Sache des Präsidiums ist (Art. 50, 2).

Dem leitenden Gedanken der Bundesverfassung entsprach es, daß die verschiedenen deutschen Postämter in den Hansestädten alsbald zu einem Bundespostamt vereinigt und die ausländischen Postanstalten daselbst beseitigt wurden. Letzteres geschah durch die Postverträge mit Dänemark und Schweden vom 7./9. April 1868 bezw. 23./24. Februar 1869, wonach Dänemark gegen eine Entschädigung von 220 000 Rtlr. und Schweden gegen eine solche von 4000 Rtlr. auf ihre Postrechte in Lübeck und Hamburg verzichteten. Damit wurden am 1. Mai 1868 bezw. 1. April 1869, den Tagen des Inkrafttretens der bezeichneten Verträge, die letzten Etappen ausländischen Einflusses, welche wie die müden Alten eines absterbenden Geschlechts in die neue jugendfrische Generation hineinragten, von deutschem Verkehrsgebiete für immer verbannt.

Vieles war erreicht! Und wenn auch eine organische Verbindung zwischen Norden und Süden ebensowenig wie auf politischem Gebiete hergestellt war, so wurden doch die verkehrsverbindenden Brücken über Main und Neckar geschlagen durch den am 23. November 1867 abgeschlossenen Postvertrag für die gegenseitigen postalischen Beziehungen zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden. Aber auch die engere Postverkehrs-Gemeinschaft mit Oesterreich-Ungarn, welche durch die Errichtung des Norddeutschen Bundes in ihrem Verhältnis zu den Einzelgliedern eine Verschiebung ihrer Grundlagen erfahren hatte, erhielt neue und feste Gestaltung durch den ebenfalls unterm 23. November 1867 abgeschlossenen Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits. So war der äußere Rahmen des alten Verkehrsgebietes, unter Erweiterung desselben bis jenseits der Eider, wieder hergestellt. Das Bild aber, das er umschließt, ist unter der umgestaltenden Kraft deutschen Volksgeistes und unter der schöpferischen Hand zielbewußter Staatslenker ein anderes, einheitlich und lebenskräftig wirkendes, geworden.

Neues Licht und sprechendere Farben erhielt dieses Bild unter den Folgewirkungen des gewaltigen Völkerkampfes, aus welchem 1870/71 die nationale Einheit geboren wurde. Weise Voraussicht, welche die Bedürfnisse der Zukunft erfaßt, hatte dem Post- und Telegraphenwesen des Norddeutschen Bundes eine staatsrechtliche Verfassung gegeben, welche den Anschluß neu hinzutretender Glieder ohne organische Umgestaltung ermöglichte. So kam es, daß nach glücklich beendetem Kriege Elsaß-Lothringen und Baden (vom 1. Januar 1872 ab) ohne jede grundsätzliche Aenderung in der verfassungsmäßigen Stellung der gemeinsamen Verwaltung in den bestehenden Bund aufgenommen werden konnten. Hierdurch erweiterte sich das Postgebiet des Norddeutschen Bundes zum „Reichs-Postgebiet“, welches nunmehr 445 221 □km mit damals 33 Mill., jetzt 42 Mill. Einwohnern umfaßt und im Jahre 1890 den letzten Zuwachs durch Einverleibung Helgolands in den preußischen Staat erhalten hat[1].

[1] Allerhöchster Erlaß vom 7. März 1891 betr. Zuteilung der Insel Helgoland zum Ober-Postdirektionsbezirk Hamburg.

Die Verfassungsbestimmungen hinsichtlich der Stellung und Verwaltung der neuen Reichspost wurden, unter Aufnahme einiger Zusatzbestimmungen für das Verhältnis zu Bayern und Württemberg, welche die selbständige Verwaltung ihres Post- und Telegraphenwesens behielten, aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes übernommen. Die deutsche Reichsverfassung vom 16. April 1871 stellt daher als obersten Grundsatz fest, daß das Post- und Telegraphenwesen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet werden. Wenn nun auch Bayern und Württemberg gewisse Reservatrechte durch die Nichtanwendung der Artikel 48—51 der Reichsverfassung zugestanden sind, so ist doch durch die Verfassungs-Bestimmung im Artikel 52 auch hinsichtlich Bayerns und Württembergs in allen grundsätzlichen Fragen, welche die Gesetzgebung, das Tarifwesen im Verkehr zwischen den Bundesstaaten, sowie die Regelung der Beziehungen zu dem Auslande betreffen, die Einheit des Post- und Telegraphenwesens für den ganzen Umfang des Reichs hergestellt; daneben ist innerhalb des Reichs-Postgebiets eine durchweg einheitliche Gestaltung gesichert in Bezug auf die Verwaltungseinrichtungen, die reglementarischen Festsetzungen, den Dienstbetrieb, das Beamtenwesen und die finanziellen Verhältnisse.

Welcher Fortschritt verkörpert sich in dieser umfassenden Einheitsgestaltung innerhalb der kurzen Spanne Zeit von 4 Jahren! An die Stelle von 14 selbständigen Postverwaltungen war für alle großen Gesichtspunkte eine einzige Verwaltung mit dem Ziel einheitlicher Gesetzgebung und gleichmäßiger Verkehrseinrichtungen getreten.

Die deutsche Reichs-Postverwaltung hatte hiermit in ihrer staatsrechtlichen Verfassung diejenigen Grundlagen gewonnen, auf welchen eine einheitliche Organisation und jene umfassenden Verkehrsschöpfungen aufgebaut werden konnten, die nicht nur dem Verkehrsbedürfnis, sondern in ihren befruchtenden, anregenden Wirkungen auf das öffentliche Leben und die wirtschaftliche Regsamkeit der Nation auch dem Wohle des Ganzen dienen und ihr gemessenes Teil haben an den allgemeinen Kulturbestrebungen unserer Zeit.

II. Organische Gliederung.

Darf die staatsrechtliche Stellung der deutschen Post die gefestete Grundmauer des Baues genannt werden, in welchem heute die Verkehrsinteressen eines 50 Millionen-Reiches zusammenlaufen, so spiegelt die Organisation die innere Anlage der Geschäftsräume und deren Bestimmung wieder: „den einheitlichen Plan geteilter Arbeit." Eines solchen Grundplanes bedurfte in verstärktem Maße eine Verwaltung, welche als Nachfolgerin zahlreicher Landespostanstalten nicht nur das Ganze mit einheitlichen Verkehrseinrichtungen umfassen, sondern den ererbten, vielfach verkümmerten Besitzstand mit neuem belebendem Geiste durchdringen und den scharfen Blick der leitenden Zentralstelle durch geeignete Organe bis an die fernsten Grenzmarken weiten und verallgemeinern mußte. Um diesen Ansprüchen zu genügen, wurde der Einrichtung des Bundes- bezw. Reichspostwesens zwar die bewährte Organisation der preußischen Post zu Grunde gelegt, im Übrigen aber das Gute verwertet, wo es sich fand. Der leitende Gesichtspunkt bei der Neuordnung der Verhältnisse war der gleiche, welcher im Jahre 1849 in Preußen zur Dezentralisierung der Verwaltung und zur Einsetzung der bis dahin zwischen dem Generalpostamt und den Postanstalten fehlenden Zwischenbehörden, der Ober-Postdirektionen, geführt hatte. Der Rahmen der Organisation des Postwesens umfaßte bei der Überleitung der Verhältnisse im Jahre 1866

1. das General-Postamt als leitende Oberbehörde,
2. je eine Ober-Postdirektion in jedem Regierungsbezirke,
3. die Postämter und Postexpeditionen.

Der Betrieb fiel den Postanstalten, die Verwaltung den Provinzialbehörden, die obere Leitung und Beaufsichtigung der Zentralbehörde zu. Vorzugsweise dieser dem Wesen einer wichtigen Verkehrsanstalt entsprechenden Gliederung ist es zu verdanken, daß der bedeutende Zuwachs, welchen das preußische Postgebiet durch den Krieg von 1866 und durch die Übernahme des thurn- und taxisschen Postwesens erfuhr, mit dem Körper der Verwaltung in sehr kurzer Zeit nicht blos äußerlich verbunden, sondern auch innerlich verschmolzen war.

Die oberste Leitung der Post des Norddeutschen Bundes wurde durch das General-Postamt als Abteilung I des Bundeskanzleramts wahrgenommen. An der Spitze des General-Postamts stand der General-Postdirektor. Die Errichtung des Deutschen Reiches in Verbindung mit der Ausdehnung des Postgebietes und dem großen Aufschwung des Verkehrs führte indeß bereits im Jahre 1872 zur Bildung von zwei besonderen Abteilungen des General-Postamts: „der technischen Abteilung" und „der Abteilung für das Etats- und Kassenwesen", welchen die Erledigung der laufenden Geschäfte selbständig oblag.

Mit der Organisation der Ober-Postdirektionen wurde in sorgfältiger Abwägung des Bedürfnisses und den wechselnden Verhältnissen entsprechend vorgegangen. Den vor 1866 in Preußen vorhanden gewesenen Ober-Postdirektionen traten in demselben Jahre zwei Ober-Postdirektionen in Hannover und Kiel und bei Übernahme des taxisschen Postbezirkes drei Ober-Postdirektionen in Darmstadt, Frankfurt (Main) und Cassel hinzu. Bei Errichtung des Norddeutschen Postwesens, am 1. Januar 1868, wurden ferner Ober-Postdirektionen in Leipzig, Braunschweig, Oldenburg und Schwerin (Mecklb.) neu eingesetzt, während mit der Wahrnehmung der oberen Verwaltungsgeschäfte in den Gebieten der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg die am 1. Januar 1868 daselbst errichteten Ober-Postämter betraut wurden. Infolge der Wiedervereinigung von Elsaß-Lothringen mit dem Deutschen Reich und der Übernahme des badischen Postwesens traten im Weiteren Ober-Postdirektionen in Straßburg (Elsaß), Metz, Karlsruhe und Konstanz in Wirksamkeit; gleichzeitig (vom 1. Januar 1872 ab) folgten die Einrichtung einer Ober-Postdirektion in Dresden und — behufs

Durchführung der verfassungsmäßig vorgeschriebenen einheitlichen Organisation — vom 1. April 1873 bez. 1. Januar 1874 ab die Umwandlung der Ober-Postämter in Hamburg und Bremen in Ober-Postdirektionen. Auf der anderen Seite machte es die zunehmende Erstarkung der Neugestaltungen möglich, verschiedene kleinere, noch aus der Zeit der preußischen Post bestehende Ober-Postdirektionen, unter Zuteilung ihres Verwaltungsgebietes an benachbarte Bezirke, aufzuheben. Es geschah dies in der Zeit von 1868 bis 1872 hinsichtlich der Ober-Postdirektionen in Stralsund, Minden (Westf.), Bromberg, Marienwerder und Aachen.

Kaum war in dieser Weise im Jahre 1874 die einheitliche Organisation von 37 Ober-Postdirektionen voll durchgeführt, als sich die im wirtschaftlichen und Verkehrs-Interesse gleich zweckmäßige Verschmelzung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung erforderlich machte.

Bisher hatte die „Generaldirektion der Telegraphen" ihre Verwaltungsthätigkeit unabhängig von dem Postwesen des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Reichs als Abteilung II. des Bundes- bezw. Reichskanzleramts ausgeübt. Unter der Generaldirektion der Telegraphen standen als provinzielle Verwaltungsorgane 12 Telegraphendirektionen[1] und unter diesen die Stationen I., II. und III. Klasse zur Wahrnehmung des praktischen Betriebes. Letztere waren teils selbständig, teils mit Postanstalten vereinigt, zum andern Teil auch an Privatpersonen übertragen oder auf Kosten der Kommunen errichtet. Es liegt auf der Hand, daß dies Nebeneinanderbestehen zweier, in ihren Voraussetzungen, Mitteln und Zielen so nahe verwandten Verkehrszweige in vielen Fällen eine vermeidliche Doppelausgabe mit sich brachte. Bei dieser für die damalige Ausbreitung des Telegraphendienstes kostspieligen Organisation hatte das Telegraphenwesen denn auch eine Entwickelung genommen, welche den Anforderungen einer gedeihlichen Finanzwirtschaft wenig entsprach und daneben infolge der notwendigen Beschränkung in den Betriebsausgaben hinter den Bedürfnissen des Verkehrs zurückblieb. Selbst während des wirtschaftlichen Auf-

[1] Einrichtung und Geschäftskreis der Telegraphendirektionen sind durch Verf. des Bundeskanzlers vom 31. Dezember 1867 geregelt. Vgl. Amtsbl. der Nordd. Telegraphenverwaltung von 1868, S. 2—7.

schwunges, welcher dem deutsch-französischen Kriege folgte, und trotz der Verzichtleistung auf jede Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals war das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben nur mit Mühe herzustellen gewesen. Und sofort nach Eintritt der allgemeinen Krisis in den Jahren 1873 und 1874 führten die Rechnungsabschlüsse der Telegraphenverwaltung zu so ungünstigen Ergebnissen, daß im Jahre 1874 ein Zuschuß von 889 407 Mk. und im Jahre 1875 sogar ein solcher von 3 353 996 Mk. erforderlich wurde. Der Zug der Beständigkeit in dieser absteigenden Richtung konnte die Notwendigkeit einer anderen Organisation nur verstärken[1]. Wo das Ziel und namentlich die Mittel zu einer Neugestaltung zu suchen seien, darüber bestand kein Zweifel. Die Post mit ihren über das ganze Land verzweigten Organen und der großen Zahl der im Gleichmaß mit den Siedelungsverhältnissen des Landes verbreiteten Betriebsstellen, von welchen die einen erheblich größerer Ausnutzung fähig waren und die andern durch die nicht hinreichend genutzten Kräfte der Telegraphenverwaltung verstärkt werden konnten: sie war der organische Körper, an welchen der Anschluß gesucht werden mußte. Eine Vereinigung beider Betriebszweige versprach eine erhebliche Verminderung der Ausgaben für Beamtenkräfte, Diensträume, Ausstattung, Amtsbedürfnisse 2c. Und auch an den Orten, an welchen eine gänzliche Verschmelzung nicht möglich, der Fortbestand einer besonderen Telegraphenanstalt vielmehr erforderlich schien, konnten die Betriebseinrichtungen der Post und ihre Beförderungsmittel zur Bequemlichkeit des Publikums verwertet werden.

Nachdem in Erwägung aller dieser Gesichtspunkte bereits im Januar 1875 innerhalb des bisherigen Rahmens der Organisation die obere Leitung des Telegraphenwesens mit derjenigen der Post vereinigt worden war, trat vom 1. Januar 1876 ab auf Grund des Reichshaushaltsetats die vollständige Verschmelzung beider Verwaltungen ein. Auf ihre organische Gestaltung aber waren noch andere Gesichtspunkte von bestimmendem Einfluß. Die fortschreitende Erweiterung der Auf-

[1] Vgl. Aufforderung des Bundesrats an das Reichskanzleramt, eine günstigere Finanzlage der Telegraphenverwaltung herbeizuführen, §§ 435 und 502 der Protokolle für 1874.

gaben des Reichskanzleramts einerseits und der zunehmende Umfang der vereinigten Verkehrsverwaltung andererseits ließen es angemessen erscheinen, die Post- und Telegraphenverwaltung aus dem Verbande des Reichskanzleramts loszulösen und zu einer selbständigen Reichsverwaltung zu vereinigen[1]. Hiermit erlangte die Postverwaltung ihre frühere, bis 1848 in Preußen innegehabte Selbständigkeit wieder, indem die Leitung des Post- und Telegraphenwesens dem bisherigen Chef der Postverwaltung übertragen wurde, welcher die alte Bezeichnung „General-Postmeister" erhielt. Die nunmehrige „Oberste Post- und Telegraphenbehörde" setzte sich aus 2 Abteilungen unter Leitung je eines Ministerialdirektors zusammen und zwar:

1. aus dem General-Postamt für die Postangelegenheiten,
2. aus dem General-Telegraphenamt für die Telegraphenangelegenheiten.

Nachdem mit dem Jahre 1879 auch die Aufgabe der inneren Verschmelzung beider Staatsverwaltungen als gelöst betrachtet werden konnte, erschien es wünschenswert, der stattgehabten Vereinigung durch eine gemeinsame Bezeichnung auch nach außen hin Ausdruck zu geben. Zur Gleichstellung mit den übrigen Reichsbehörden wurde vom 1. April 1880 ab der obersten Behörde die Bezeichnung „Reichs-Postamt" gegeben, an dessen Spitze der Staatssekretär des Reichs-Postamts steht[2]. An die Stelle des General-Postamts und General-Telegraphenamts traten unter Verstärkung der oberen leitenden Kräfte 3 Abteilungen, von welchen die erste die posttechnischen, die zweite die telegraphentechnischen und die dritte die gemeinsamen Angelegenheiten bearbeitet.

Trotz der bedeutenden, durch die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung herbeigeführten Vermehrung der Geschäfte und ungeachtet der Aufhebung der bestehenden 12 Telegraphendirektionen hat die Verfassung der Ober-Postdirektionen im

---

[1] Allerhöchste Verordnung vom 22. Dezember 1875.

[2] Allerhöchster Erlaß vom 23. Februar 1880, Amtsbl. d. R.-P.-A. 1880, S. 121.

Ganzen unverändert bleiben können; doch wurden zur Erhaltung größerer Übersichtlichkeit in den Verwaltungszweigen noch 3 Ober-Postdirektionen, diejenigen in Bromberg, Minden (Westf.) und Aachen, vom 1. Januar 1876 ab neu eingerichtet. Es würde im knappen Rahmen dieser Darstellung zu weit führen, die wechselnde Scheidegrenze zwischen den Befugnissen der Ober-Postdirektionen und den der Entschließung der Zentralbehörde vorbehaltenen Gegenständen zu verfolgen. Stets ist hierbei der Richtung gebende Gedanke festgehalten worden, daß von der Zentralbehörde für alle Zweige der Verwaltungsthätigkeit der belebende Einfluß und das einheitlich regelnde Maß auszugehen hat, und daß deshalb der Blick der obersten Verwaltung freigehalten werden muß von allen minder wichtigen Geschäften.

Eine bedeutsame Stelle in der Organisation zunächst der Postverwaltung und demnächst der vereinigten Verwaltung nehmen die Betriebsanstalten ein, deren Thätigkeit das nimmermüde ineinandergreifende Räderwerk in dem großen Getriebe des Verkehrs darstellt.

Die Ortspostanstalten waren bei Einrichtung des Bundespostwesens unter Weiterführung der in Preußen üblich gewesenen Benennung in Postämter I. und II. Klasse, sowie in Postexpeditionen I. und II. Klasse eingeteilt, dienstlich einander gleichgeordnet und in unmittelbare Abrechnung mit der Ober-Postkasse des Bezirks gebracht worden. Diese Verhältnisse hatten indes allmählich dazu geführt, den Betrieb der kleinen Postanstalten dem Muster der größeren anzunähern, wodurch die Betriebskosten sich erhöhten und die notwendige Vermehrung der Postanstalten erschwert wurde. Unter dem Einfluß solcher Erwägungen vollzog sich vom 1. Mai 1871 ab eine anderweite Einteilung der Postanstalten auf Grundlage ihres thatsächlichen Betriebsumfanges, indem zugleich die Postämter I. und II. Klasse die gemeinsame Benennung „Postamt" (jetzt Postamt I), die Postexpeditionen I. Klasse die Bezeichnung „Postverwaltung" (jetzt Postamt II), die Postexpeditionen II. Klasse die Bezeichnung „Postexpedition" (jetzt Postamt III) erhielten. Ihre Einrichtungen und Kosten hielten sich mehr als früher in angemessener Abstufung, so daß zugleich manche Mittel frei wurden, um in bedeutenderem Maße mit der Einrichtung neuer Postanstalten

vorgehen zu können. Im Zusammenhange hiermit entstand eine neue Klasse von Postanstalten, die Postagenturen, welche von vornherein dem Publikum gegenüber dieselben Befugnisse hatten, wie die übrigen Postanstalten, jedoch in ihrer geschäftlichen Einrichtung wesentlich einfacher organisiert waren und in rechnungsmäßiger Beziehung benachbarten Postämtern zugeteilt wurden. Daß die Verwaltung dieser Dienststellen bei der Einfachheit des auf das Maß geringer örtlicher Bedürfnisse zugeschnittenen Dienstbetriebs als Nebenamt an Ortseinwohner übertragen wird, hat sich bisher technisch und wirtschaftlich voll bewährt. Die Postagenturen dürfen als eine segensreiche, unter Aufwendung bescheidener Mittel höchst gedeihlich wirkende Schöpfung der Reichs-Postverwaltung bezeichnet werden [1].

Erfuhr schon hierdurch die Zahl der Verkehrsanstalten, welche seit dem 1. Januar 1876 die veränderte Bezeichnung „Postamt I, II, III, Postagentur“ und als selbständige Telegraphenanstalten die Bezeichnung „Telegraphenamt I“ erhielten [2], eine außerordentliche Steigerung, so gab die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung den Anstoß zu einer weiteren umfassenden Verzweigung der Betriebsstellen behufs Befriedigung und Belebung des Verkehrs. Ein wichtiges Hülfsmittel hierzu bot die im Jahre 1880 begonnene Einrichtung von Posthülfstellen, welche zunächst als einfache Hülfsanstalten zur Annahme und zum Empfang von Postsendungen organisiert, inzwischen aber auch teilweise mit Bestellbefugnissen ausgerüstet worden sind und daher vielfach eine Postagentur zu ersetzen vermögen.

Im Übrigen hat die Festigung des deutschen Kolonialbesitzes und der überseeischen Beziehungen Anlaß gegeben, auch im Auslande deutsche Postanstalten zu errichten, welche ebenfalls dem Organismus der Reichs-Postverwaltung angegliedert bezw. dem Reichs-Postamt unmittelbar unterstellt oder in Bezug auf das Abrechnungswesen den Ober-Postdirektionen in Hamburg und Bremen zugeteilt worden sind.

---

[1] Näheres über die Einrichtung der Postagenturen ergeben das Amtsblatt der Reichs-Postverwaltung von 1871, Nr. 1 Seite 5 und der Bericht der Kommission des Reichstags zur Prüfung des Nachtragsetats für 1871, Sten. Ber. Band III S. 307 ff.

[2] Verf. vom 2. Oktober 1875, Amtsblatt S. 373.

Es würde den Gegenstand nicht voll erschöpfen, wenn schließlich ein wichtiges Bindeglied zwischen den verschiedenen Organen der Reichs-Postverwaltung unerwähnt bleiben sollte. Es sind dies die als Organe der Kassenverwaltung der Bezirks-Postbehörden dienenden Ober-Postkassen, welche bereits vor der Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung auch für die Telegraphenanstalten als Bezirkskassen dienten und alsbald nach Errichtung des Norddeutschen Bundes auch für allgemeine Bundes- und Reichszwecke, wie bei Zeichnung und Einzahlung von Bundesanleihen, Einlösung der Bundesschatzanweisungen, bei Durchführung der Münzreform ꝛc. in Anspruch genommen wurden. Ihrem Zwecke entsprechend hat inzwischen vom 1. Januar 1875 ab die Ober-Postkasse in Berlin, welche die Zentral-Kassengeschäfte führt und die rechnungsmäßigen Überschüsse an die Reichs-Hauptkasse vermittelt, die Bezeichnung „General-Postkasse" erhalten.

Die vorgezeichnete, den wachsenden Aufgaben angepaßte Organisation hat sich allen Verkehrsbedürfnissen gegenüber voll bewährt und sich ebenso gedeihlich in ihren Wirkungen auf das Verkehrsleben wie nutzbringend für die Vereinfachung der Verwaltung und für die Finanzergebnisse erwiesen.

III. Gesetzgebung; Tarife.

Für das **Postwesen** in der Mehrzahl der deutschen Staaten bestand vor der Gründung des Norddeutschen Bundes ein kodifiziertes Postrecht nicht; ein solches war nur in Preußen, dem Königreich Sachsen und Braunschweig vorhanden. Dem Mangel an einer bezüglichen Gesetzgebung auf der einen Seite, der Mannigfaltigkeit und Unvollständigkeit derselben auf der andern Seite wurde durch das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 ein Ziel gesetzt. Dasselbe schuf auf der bewährten Grundlage des preußischen Postgesetzes vom 5. Juni 1852 unter gehöriger Berücksichtigung der in den übrigen Staaten des Bundes bestehenden rechtlichen Verhältnisse und unter Durchführung zeitgemäßer Erleichterungen im Interesse des Verkehrs die lang entbehrten einheitlichen Rechtssätze über die Rechte und Pflichten der Postanstalt, über die Begrenzung ihrer zivilen Haftpflicht sowie über das Poststrafrecht; daß insbesondere auch das Briefgeheimnis ausdrücklich für unverletzlich erklärt wurde, entsprach dem Preußischen Verfassungsrecht[1] und den guten Traditionen der Preußischen Post. Am 1. Januar 1868 für den Bereich des Norddeutschen Bundes und Südhessens in Kraft getreten, mußte dasselbe bald einem den veränderten Zeitverhältnissen entsprechenden Nachfolger mit größerem Geltungsgebiete weichen. Denn wenn auch bereits 1870 die Einführung des norddeutschen Gesetzes in Baden mit Wirkung vom 1. Januar 1872 ab beschlossen worden war, so standen doch auch nach dem Kriege von 1870/71 noch Bayern und Württemberg außerhalb des Einheits-Bandes, das die

[1] Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850. Art. 33.

Postgesetzgebung nach Artikel 52 der Reichsverfassung um alle Glieder des Reiches schlingen sollte. Aus dieser Forderung der Reichsverfassung heraus entstand das Postgesetz vom 28. Oktober 1871, welches auch den süddeutschen Staaten, wo es bisher vollständig an einer gesetzlichen Ordnung der postrechtlichen Verhältnisse gefehlt hatte, die kodifizierte Grundlage für die Hauptbeziehungen des Postwesens brachte. Auf den Rechtsnormen des norddeutschen Postgesetzes aufgebaut, bietet das Reichsgesetz vom 28. Oktober 1871 gleichwohl Neuerungen, welche dem Verkehrswesen freiere Entwickelung sicherten: gänzlich beseitigt wurde das Postregal in betreff des Personenverkehrs, freigegeben die Beförderung politischer Zeitungen, welche nicht öfter als einmal wöchentlich erscheinen und vom Postzwang befreit der Vertrieb der öfter erscheinenden Zeitungen innerhalb des zweimaligen Umkreises ihres Erscheinungsortes; der Begriff der Postgesetz-Übertretungen wurde eingeschränkt, das Strafmaß gemildert und das Strafverfahren wesentlich vereinfacht. Besitzt das Gesetz, welches vom 1. Januar 1872 ab auch in Elsaß-Lothringen eingeführt wurde, schon allein durch die befreienden Wirkungen dieser Bestimmungen eine große Wichtigkeit in der deutschen Verkehrsgeschichte, so gewinnt es seine eigentliche Bedeutung doch erst unter dem Gesichtspunkt, daß Deutschland nun zum erstenmal ein einheitliches Postrecht erhielt, welches auf einfachen und nach dem Urteil der Erfahrung gesunden Rechtsgrundsätzen beruhend, den früheren zerrissenen und verwirrten Zuständen auf diesem Gebiete dauernd ein Ende gemacht hat. Gleichzeitig trugen die einheitlichen Garantiebestimmungen wesentlich dazu bei, das Vertrauen zur Reichspost zu stärken und ihre Benutzung auch im Packet- und Geldverkehr immer allgemeiner zu machen. Es dürfte von Interesse sein, an der Hand der Ersatzleistungen zu verfolgen, in welchem Maße dieses Vertrauen gerechtfertigt worden ist, und in welchem Grade unter der Wirkung des Gesetzes jene für das Rechtsverhältnis zwischen Post und Publikum wichtigsten Bestimmungen die Ersatzmittel der Postverwaltung in Anspruch genommen haben. Es zeigt sich dabei die erfreuliche Thatsache, daß der Prozentsatz der Ersatz-

leistungen trotz der durch die Vermehrung des Verkehrs gesteigerten Verlustgefahr mit geringen Schwankungen immer mehr zurückgeht. Derselbe betrug:

1850—1852 (in Preußen) 1/31 für das Tausend der vermittelten Werte,
1860—1862 „ 1/61 „ „ „
1870—1872 (im Reichspostgebiet) 1/167 „ „ „
1880—1882 „ 1/205 „ „ „
1890 „ 1/235 „ „ „ ;

und während noch 1870—1872 auf 13500 Packete ein Verlustfall zu rechnen war, stellt sich das Verhältnis später immer günstiger und gegenwärtig wie 35400 : 1. Es giebt dies zugleich, wie hier erwähnt werden darf, ein erfreuliches Bild von der Gewissenhaftigkeit, mit welcher die der Post anvertrauten Gegenstände trotz des immer zunehmenden Verkehrs behandelt werden. Dasselbe wird vervollständigt durch die Thatsache, daß beispielsweise im Jahre 1890 bei einer Beförderung von 20000000000 Mark in Werten die Verluste nur 82000 Mark betragen haben. Wenn wir an dieser Stelle schließlich noch erwähnen, wie das in Ausführung des Postgesetzes erlassene Reglement vom 30. November 1871 durch eine Postordnung vom 18. Dezember 1874 und diese wieder durch eine neue Postordnung vom 8. März 1879, bezw. durch die gegenwärtig gültige Postordnung vom 11. Juni 1892 ersetzt worden sind, so geschieht dies, um darauf hinzuweisen, wie im Geiste des Postgesetzes die Grundsätze und Regeln für die Benutzung der Post fortgesetzt mit den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs im Einklang erhalten und wesentlich durch den Zielpunkt weiterer Verkehrserleichterungen bestimmt werden.

Eine für die Beziehungen der Post wichtige Umgestaltung hat das Postgesetz demnächst nur in seinem § 4, betreffend *die Regelung des Verhältnisses zu den Eisenbahnen*, erfahren. Je mehr bei der fortschreitenden Ausdehnung der Eisenbahnlinien der Postbetrieb auf die Eisenbahnen angewiesen und die Beziehungen zwischen beiden vervielfältigt und reger wurden, desto größere Wichtigkeit erhielt für die Postverwaltung und das allgemeine Staatsinteresse die gesetzliche Regelung der gegenseitigen Rechte und Pflichten. Die grundlegenden Bestimmungen über dieses Verhältnis, wie sie ursprünglich nur in dem preußischen Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zum Ausdruck ge-

kommen sind, waren nicht nur den gänzlich veränderten Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechend, sondern entbehrten auch hinsichtlich der Eisenbahnen außerhalb des Geltungsbereichs jenes Gesetzes der notwendigen Einheitlichkeit. Bald nach Einrichtung des Bundespostwesens war bereits versucht worden, durch reglementarische Vereinbarungen mit den Staatsbahnverwaltungen diese Einheitlichkeit herbeizuführen[1]. Die diesen Verhältnissen angepaßten allgemeinen Bestimmungen im § 4 des Postgesetzes erheischten jedoch unter dem Druck der zunehmenden Beziehungen und Bedürfnisse dringend eine besondere gesetzliche Regelung. Dieselbe kam durch das sogenannte Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dez. 1875[2] zu stande und schuf durch Berücksichtigung der Interessen der Post bei Feststellung der Fahrpläne, durch gesetzliche Festlegung der Leistungen und Gegenleistungen in Bezug auf Hergabe und Unterhaltung der Postbeförderungsmittel auf Eisenbahnen sowie hinsichtlich der Erbauung und Hergabe von Postdiensträumen auf Bahnhöfen u. s. w. eine allgemeine Rechtsgrundlage, auf welcher die Postverwaltung ihre Beförderungsleistungen dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis ungleich inniger anzupassen vermochte, als vorher. Am 1. Januar 1876 für das ganze Reich ausschließlich Bayerns und Württembergs in Kraft getreten, ist dasselbe gültig für alle Reichs-, Staats- und Privatbahnen, soweit dies bei den letzteren nach den Konzessionsurkunden statthaft ist. Gegenwärtig sind es nur noch 12 Privatbahnen, deren Beziehungen zur Post durch besondere Abkommen geregelt sind. Ganz in dem einheitlichen Geiste des Eisenbahn-Postgesetzes gehalten, jedoch der geringeren finanziellen Leistungsfähigkeit der betreffenden Art von Bahnen angepaßt sind die für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erlassenen besonderen Bestimmungen des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879[3] sowie die das Verhältnis zwischen

[1] Reglement vom 1. Januar 1868 betr. die Ausdehnung der bezüglichen in Preußen gültigen Bestimmungen auf alle Staatsbahnen der Bundesstaaten und des Reichs.

[2] Reichs-Gesetzbl. 1875, S. 318.

[3] Bestimmungen, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen unter-

Post und Kleinbahnen ordnenden Bestimmungen des Gesetzes über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892[1]. Es ist auch hier die Macht der Einheit, welche zu diesem günstigen Ergebnisse geführt und nicht wenig zur Entwickelung des Eisenbahnpostdienstes sowie zur Annäherung der Postanlagen und teilweisen Angliederung der Postbetriebseinrichtungen an die Eisenbahn und deren Betrieb beigetragen hat.

Ein dritter Punkt, in welchem die Postgesetzgebung ebenso nachdrücklich als erfolgreich eingesetzt hat, liegt — und damit besprechen wir zugleich das Tarifwesen — auf dem Gebiete der Taxen. Wie sehr die scharfe Waffe einheitlicher Posttaxgesetzgebung gegenüber dem gordischen Knoten kleinstaatlicher Postberechnung erforderlich war, und welche einfachen geklärten Verhältnisse uns die letzten Jahrzehnte gebracht haben, läßt sich erst im Spiegel der früheren ungezählten Portosätze voll übersehen. Mit dem Gefühl der Genugthuung, jener Vergangenheit entrückt zu sein, sehen wir eine beängstigende Mannigfaltigkeit in den Portosätzen deutscher Verkehrsgebiete vor 1850. Bis dahin wurde das Briefporto für jedes deutsche Postgebiet einzeln nach der für den inneren Verkehr desselben geltenden Taxe von Grenze zu Grenze berechnet. Als Taxpunkte galten die Grenzpostanstalten, welche vertragsmäßig den Austausch zu bewirken hatten. In der Regel kamen soviel Portosätze zur Erhebung, als Postgebiete berührt wurden, wobei für die zwischen den betreffenden Grenzpostanstalten liegenden Strecken meistens sogar noch ein Portozuschlag erhoben wurde. Damit nicht genug, war die Brieftaxe auch noch gleichzeitig nach verschiedenen Gesichtspunkten, nach Entfernungs- und Gewichtsstufen sowie unter Umständen nach Maßgabe der Post, mit welcher die Beförderung stattfand, zu berechnen. Überdies bestanden innerhalb ein und desselben Postgebietes, sofern dasselbe mehrere Staaten umfaßte, häufig unter sich verschiedene Taxen. Hierzu kam noch die Verschiedenheit der Entfernungseinheiten, der Meilenmaße, der Münzen und Gewichte. Die Zahl der Gewichts-

---

geordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes, Centralblatt für das deutsche Reich 1879, Seite 380.

[1] § 42 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten 1892, S. 225.

und Entfernungsstufen bewegte sich in den einzelnen Gebieten zwischen 2 und 30, und ein einfaches Briefgewicht nannte man hier 1/2, dort 3/4, diesseits der Grenze 1/2—1, jenseits der Markscheide 1 Lot Wiener, Preußisch, Bayerisch, Kölnisch 2c. Gewicht, je nachdem der Brief aus einem Briefkasten an der Donau, an der Elbe, an der Isar oder am Rhein zum Licht der deutschen Verkehrswelt emporgestiegen war.

Die Zahl der damaligen Brieftaxen für den inneren deutschen Verkehr darf einschließlich der vertragsmäßigen Grenztaxen auf annähernd 2000 geschätzt werden, so daß die Portoberechnung im Einzelfall zu einem schwer lösbaren geographisch-arithmetischen Exempel wurde. Unter dem Einfluß des deutsch-österreichischen Postvereinsvertrags war hierin allerdings eine größere Vereinfachung auch im innern Verkehr der einzelnen Postgebiete eingetreten. Beispielsweise führte Preußen vom 1. Januar 1850 ab, unter Beibehaltung der Gewichtsstufen, die dreistufige Brieftaxe für Entfernungen von 1 bis 10, von 10 bis 20 und von mehr als 20 Meilen ein. Gleichwohl waren der Tarife noch zu viele und zu mannigfaltige, namentlich in andern Gebieten, und selbst die Vereinstaxe entbehrte auf weitere Entfernungen hin der ihrer Zeit entsprechenden Billigkeit. Mit der Einrichtung der Bundespost, mit der Verfassungsbestimmung, daß die Einnahmen gemeinsam sein sollen, war die Notwendigkeit einer Tarifänderung nach einheitlichen und gleichmäßigen Sätzen von selbst gegeben. Sollte der Tarif zugleich auch billig werden, so mußten die Entfernungen als preisbestimmender Faktor fallen, die Gewichtsstufen verringert und ein Portosatz für den einfachen Brief geschaffen werden. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen brachte das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom 4. November 1867. Dasselbe führte unter Aufhebung der mehrstufigen Briefportotaxen die wichtige Maßregel des einheitlichen Portosatzes von 1 Sgr. für den einfachen frankierten Brief ohne Unterschied der Entfernung im gesamten Bundesgebiete ein; es stellte gleichzeitig unter Anlehnung an die in Preußen und die im deutschen Postverein in Geltung gewesenen Taxen einen einheitlichen Tarif auf für den Packet-

und Geldverkehr der Post sowie für den Zeitungsvertrieb; und schließlich beseitigte es die in einzelnen Gebieten bis dahin noch erhobenen Nebengebühren für die Bestellung von Briefen im Orte und für Einlieferungsscheine sowie die Fachgebühren. Erhöhten Wert erhielten die Vorteile des Gesetzes durch die Ausdehnung des Groschentarifs auf den Briefverkehr mit den Süddeutschen Staaten, Österreich und Luxemburg infolge der mit diesen Staaten abgeschlossenen Postverträge vom 23. November 1867. Als befreiende That und als hervorragendes Einheitselement in dem Verschmelzungsprozeß des jungen Bundesstaates wurde das neue Gesetz mit seinen wohlthätigen Wirkungen in der Volksseele empfunden. Wie das erste Aufatmen nach dem Abschütteln einer drückenden Last, wie ein in Worte umgesetzter froher Ausblick in die Zukunft mutet es an, wenn der litterarische Humor mit feinem verständnisvollem Ohr für den Flügelschlag der großen Zeit zum Neujahrstag 1868 im Kladderadatsch den Wendepunkt der neueren Postverkehrsgeschichte, wie folgt, besingt:

Die du den Main zuerst durchschwommen,
Du Freie, — Preis und Heil sei dir!
Die du in Nord und Süd willkommen
Als Deutscher Einheit Pionier —

Die heut so Bauer wie Minister,
So Demokrat wie Junker preist,
Die selbst des Kleinstaats-Stockphilister
Mit gleicher Lust willkommen heißt —

Die heut ein Heer von Missionaren
Der Einheit sendet in die Welt,
Vor deren siegreich roten Scharen
Der letzte Schlagbaum Deutschlands fällt —

Die ohne einen Streich des Schwertes
Ganz Deutschland sich zu Füßen legt,
Und die den Stempel ihres Wertes
Frei auf der offnen Stirne trägt —

Dich grüßet von der Ostsee Marke
Bis zu der Alpen steiler Höh,
Dich — Silbergroschenfrankomarke
Mit Jubel jedes Portemonnaie!

Gewiß war dieser Willkomm wohlbegründet, noch mehr, nachdem die Bundespost auf das Deutsche Reich übergegangen und das

Posttaxwesen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches durch das Gesetz über das Posttaxwesen vom 28. Oktober 1871[1] einheitlich geregelt war. Dieses neue Gesetz hat überdies auch die Gewichtssätze der Postsendungen mit der am 1. Januar 1872 in Geltung getretenen Maß- und Gewichtsordnung in Einklang gebracht, wobei das Höchstgewicht des einfachen Briefes auf 15 g festgesetzt wurde. Wie aus einem unversieglichen Lebensborn schöpft der Briefverkehr immer neue Nahrung aus dieser geschlossenen Einheit des Taxwesens; und wenn auch gewiß noch viele andere Triebkräfte auf die Gesamtentwickelung mächtigen Einfluß geübt haben, so ist doch die Taxeinheit einer der Fittiche gewesen, auf welchen von 1868 bis 1892 der Aufschwung des Briefverkehrs zu sechsfacher Höhe sich vollzogen hat.

Was die durch das Norddeutsche Posttaxgesetz hergestellte Ordnung der Portosätze für Packete betrifft, so hatte Preußen bereits in dem „Regulativ über die Preußische Portotaxe vom 18. Dezember 1824" der Portoberechnung die Luftlinie zwischen Abgangs- und Bestimmungsort zu Grunde gelegt, während im Deutschen Postverein bis zum Jahre 1857 die Taxierung der Sendungen nach der wirklich zurückgelegten Entfernung, und zwar für jedes zu durchlaufende Postgebiet besonders, berechnet wurde. Nach 1857 war auch im Vereinsverkehr die geradlinige Entfernung maßgebend. Diesem Grundsatze schloß sich das neue Posttaxgesetz an, indem es, unter Beseitigung der innerhalb der verschiedenen Postgebiete bestehenden zahlreichen Einzeltaxen, für den ganzen Norddeutschen Bund gemeinsame, nach 18 Entfernungsstufen bemessene Portosätze aufstellte. Der Hauptvorzug des Gesetzes, die Gleichmäßigkeit der Taxe, erfuhr durch die gleichzeitige Einführung derselben Taxe in den deutsch-österreichischen Postvereinsverkehr eine wesentliche Vergrößerung seines Wirkungsgebietes. Daß indes hiermit die Bestrebungen zur Herstellung eines angemessenen Packetportos nicht abgeschlossen sein konnten, stand von vornherein fest. Es war nur die Hauptgrundlage gewonnen, auf welcher bei fortschreitender Befestigung der Verkehrseinheit der weitere Ausbau zur Beseitigung der vorhandenen Mängel erfolgen konnte. Diese

[1] Reichs-Gesetzblatt 1871, Nr. 42.

Mängel bestanden darin, daß der Tarif aus einer Verschmelzung der in den verschiedenen Staaten des Bundes vorgefundenen Taxen entstanden, schwer zu handhaben und teilweise zu hoch gegriffen war. Ergaben sich doch aus dem fraglichen Tarif für Packete bis 100 Pfund nicht weniger als 1705 verschiedene Taxansätze. Zwar wurde der Tarif für Packet- und Geldsendungen, um die einheitliche Regelung der Postgesetzgebung nicht aufzuhalten, unverändert aus dem norddeutschen in das deutsche Posttaxgesetz übernommen. Eine durchgreifende Umgestaltung dieses Tarifs im Sinne einer erheblichen Vereinfachung und Ermäßigung der Taxe für Packete und Geldsendungen kam aber bereits vom 1. Januar 1874 ab durch das Gesetz vom 17. Mai 1873[1] zu stande. Auf die Erfahrung gestützt, daß der bei weitem überwiegende Teil der Postpacketsendungen, und zwar etwa 80 %, sich unterhalb der Gewichtsgrenze von 5 kg hält, war die Postverwaltung zu der Überzeugung gelangt, daß die Einführung eines Einheitsportosatzes für Packete bis zum Gewichte von 5 kg den Bedürfnissen des veränderten Erwerbslebens und der von demselben abhängigen neueren Entwickelung des Postpäckereiverkehrs entsprechen werde. Durch das neue Reichsgesetz wurde daher das heute gültige billige Einheitsporto von 25 bezw. 50 Pfennigen für Packete bis zum Gewichte von 5 kg eingeführt, der Portotarif für Packete im Gewicht über 5 kg bedeutend vereinfacht, das Porto für Geldbriefe einheitlich verbilligt und die Versicherungsgebühr durch Beseitigung der Entfernungsstufen erheblich ermäßigt. Der Erfolg dieser neuen Tarifgestaltung, welche inzwischen zum vielbegehrten Muster der Einheitsbestrebungen auf anderen Verkehrsgebieten geworden ist, steht demjenigen, welcher sich aus dem einheitlichen Briefporto ergab, nur wenig nach. Auf den billigen Einheitstarif ist es zurückzuführen, daß der unmittelbare Postversandt von Waren in kleinen Mengen auf größere Entfernungen sich immer mehr ausdehnt, und daß zahlreiche neue Beziehungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftsgebieten des Reichs an-

[1] Gesetz vom 17. Mai 1873, betreffend einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871, Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 1873, Nr. 12.

geknüpft werden. Das auf diesem Wege über ganz Deutschland unter gleichen Bedingungen hergestellte und vom 1. April 1878 ab auch über Österreich-Ungarn erweiterte Absatzgebiet hat den Gewerbefleiß und den Kleinhandel erheblich gefördert und selbst ganz neue Industrien hervorgerufen und belebt.

Im Gegensatz zu den Taxen im Postwesen sind die Tarife auf dem Gebiete des Telegraphenwesens nicht durch Gesetze geregelt. Von diesen sowie von den vertragsmäßig vereinbarten Tarifen für den Verkehr mit dem Auslande wird an anderer Stelle die Rede sein. Dagegen muß hier noch erörtert werden, in welchem Maße sich die Postgesetzgebung der Beseitigung der Mißstände angenommen hat, welche auf dem dem Posttaxwesen verwandten Gebiete der Portofreiheiten lagen.

Im Laufe der Jahre war das Gebührenfreiheitswesen in den deutschen Staaten durch administrative Bewilligung der Portofreiheit an Gesellschaften, Privatvereine, Beamte u. s. w. zum Freiheitsunwesen und zu einem Krebsschaden der Postanstalt geworden. Bezifferte sich doch der Ausfall, welchen das Bundespostwesen durch die ausgedehnten Portofreiheiten erlitt, auf jährlich 7 722 852 Mark. Diesem Mißstande wurde durch das dritte der Norddeutschen Postgesetze, das Gesetz, betreffend die Portofreiheiten im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom 5. Juni 1869[1], welches noch 1869 auf Südhessen, am 1. Januar 1872 auf Baden, am 1. März 1872 auf Elsaß-Lothringen und am 29. Mai 1872 auf den Verkehr zwischen dem Reiche, Bayern und Württemberg ausgedehnt worden ist, ein Ende bereitet. Befreiungen von Portogebühren sind seitdem im wesentlichen nur für Reichsdienstangelegenheiten aufrechterhalten worden.

Die Rechtsgrundsätze, welche zur Beschränkung der Portofreiheiten führten und der Bundes- bezw. Reichskasse eine jährliche Mehreinnahme von etwa 6 Millionen Mark brachten, wurden in ihrer praktischen Anwendung so bewährt gefunden, daß im Jahre 1877 dazu übergegangen werden konnte, dieselben in gleicher Weise auf die Gebührenfreiheit für Telegramme zu übertragen[2].

---

[1] Bundes-Gesetzblatt 1869, Nr. 16.

[2] Allerhöchste Verordnung vom 2. Januar 1877, Reichs-Gesetzblatt 1877, Nr. 26.

Für das **Telegraphenwesen** ist von dem Rechte der Gesetzgebung, welches dem Reiche nach Art. 4 Nr. 10 der Reichsverfassung zusteht, abgesehen von dem Bundesgesetz, betreffend die Einführung von Telegraphenfreimarken[1] und abgesehen von einzelnen zum Schutze der Telegraphenanlagen, des Telegraphenverkehrs und des Telegraphengeheimnisses getroffenen Bestimmungen des Strafgesetzbuches[2] bis vor kurzem ein Gebrauch nicht gemacht worden. Ebensowenig bestanden in den früheren Telegraphengebieten, außer in Sachsen[3], Telegraphengesetze. Verfassungsmäßig soll sich die Telegraphengesetzgebung nicht auf diejenigen Gegenstände erstrecken, deren Regelung nach den in der norddeutschen bezw. preußischen Telegraphenverwaltung maßgebend gewesenen Grundsätzen der reglementarischen Festsetzung oder administrativen Anordnung überlassen war. Ob diese Bestimmung auch eine formelle Schranke gegen die gesetzliche Fortentwickelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Telegraphie bildete, ist eine in der Rechtswissenschaft viel umstrittene Frage gewesen. Unzweifelhaft aber gehörte das Tarif- und Gebührenwesen zu den der reglementarischen Regelung vorbehaltenen Gegenständen. Schien daher in diesem letzten Punkte eine gesetzgeberische Initiative nicht ohne weiteres angängig, so war sie in ersterer Beziehung so lange nicht erforderlich, als ein inneres Bedürfnis dazu nicht vorlag und die Verwaltung das Telegraphenregal ohne Schwierigkeiten auszuüben vermochte. Überdies sprachen Zweckmäßigkeitsgründe dafür, einen Verwaltungszweig, der sich noch in der Jugendentwickelung befand und mit rasch wechselnden technischen Mitteln arbeitete, nicht in Gesetzesparagraphen einzuzwängen, deren Tragweite und Wirkungen bei den schnellen Fortschritten der Elektrotechnik sich nicht übersehen ließen. Erst längere Erfahrungen bei Ausübung des unbeschränkten, auf die Verfassung gegründeten Telegraphenregals, unter welches von Reichs wegen auch das Fernsprechwesen einbegriffen wurde, namentlich aber die stellenweise auftretenden, zum Teil im Rechtswege seitens Privater unternommenen Versuche zur Durchbrechung des Staatsmonopols machten in neuerer Zeit eine

[1] Gesetz vom 16. Mai 1869, Bundes-Gesetzblatt S. 577.
[2] Strafgesetzbuch §§ 317—320 und 355.
[3] Gesetz vom 21. September 1855.

gesetzliche Sicherstellung des Regals und dessen Umfangs zur Wahrung der Rechte des Reichs und im allgemeinen Verkehrsinteresse dringend erforderlich. Die mehr befestigte und ausgeprägte Gestalt, welche das Telegraphen- und Fernsprechwesen aus dem Werden und Wachsen heraus inzwischen gewonnen hatten, ließen überdies ein Vorgehen in dieser Richtung nunmehr auch unbedenklich erscheinen. Auf dieser geschichtlichen Entwickelung baut sich das Telegraphengesetz vom 6. April 1892[1] auf. Im allgemeinen hält das Gesetz die einheitliche rechtliche Grundlage des bisher thatsächlich bestandenen Verhältnisses fest, sowohl hinsichtlich des Umfanges des Regals und der Vorrechte der Verwaltung in Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Wege, Straßen und des sonstigen fremden Grundes und Bodens zu Telegraphenanlagen, als hinsichtlich einzelner zwischen Verwaltung und Publikum bestehenden Rechtsverhältnisse, welche bisher reglementarisch oder administrativ geordnet waren. Grundsätzlich neu eingeführt ist ein teilweiser Einfluß der Gesetzgebung auf das Tarifwesen, jedoch nur insoweit es sich um eine Erhöhung der jetzt bestehenden Gebühren handelt; dagegen behält die Telegraphenverwaltung die unerläßliche freie Bewegung in Bezug auf die Tarifumgestaltung und die Tarifermäßigung, unerläßlich, weil bei der Lebendigkeit des Erfindungsgeistes jeder Tag in der Entwickelung des Telegraphen- und Fernsprechwesens neue und unvermittelt hervortretende Anforderungen an die Tarifbildung stellen kann. Eine weitere verwaltungsrechtlich und finanziell wichtige Ordnung des Verhältnisses zwischen den Staatstelegraphen- (Schwachstrom-) Anlagen und den privatwirtschaftlichen Starkstromanlagen wird voraussichtlich einem allgemeinen Elektrizitätsgesetze vorbehalten sein. Das Telegraphengesetz stellt sich somit als ein neuer segensreicher Akt deutscher Gesetzgebung dar; namentlich dürfen wir eine wichtige Stärkung des Staatsgedankens und des öffentlichen Rechtsbewußtseins darin erblicken, daß ein dem Gesamtwohl unter gleichen Bedingungen und mit großem Erfolge dienender Verkehrszweig der Ausbeutung durch rein privatwirtschaftliche Sonderinteressen gesetzlich entzogen bleibt.

[1] Reichs-Gesetzblatt 1892, S. 467.

Soviel von der politischen, öffentlich-rechtlichen und finanziellen Post- und Telegraphengesetzgebung. Der gesetzlichen Bestimmungen, welche unmittelbar das Personal und demnächst die Beteiligung der Organe der Reichspostverwaltung an den socialen Aufgaben des Reichs betreffen, wird später gedacht werden.

IV. Verkehrsaufgaben.

Der Verkehr ist der Pulsschlag im Wirtschaftsleben der Völker. Diesen Pulsschlag mit Verständnis zu fühlen, den pochenden Lebensstrom in gesunder Bewegung zu halten, heißt die Aufgaben des Verkehrs erkennen und ihm in gefesteten Ufern geregelten Lauf bieten.

Ein neues kräftig einsetzendes Wirtschaftsleben erblühte dem deutschen Volke durch die politische Einigung. Es galt, die Bedingungen dieses Wirtschaftslebens, die neuen großen Aufgaben eines befruchtenden Verkehrs mit kundigem Auge zu erfassen, mit williger Hand zu fördern. Dieser sorglichen Pflege hatte sich der erkrankte Körper deutschen Postverkehrs, welchem vordem die Lebensadern künstlich unterbunden waren, voll zu erfreuen; mit frischer Lebenskraft, mit neuen weitgesteckten Zielen entstieg er dem Jungbrunnen der deutschen Einheit. Nicht mehr den kleinen Bedürfnissen des Augenblicks folgte lässig sein Schritt, sondern groß und weit, wie der Blick, der das Ganze durchdringt und die Anforderungen des Jahrhunderts erfaßt, wurden die Bahnen der Zukunft ihm vorgezeichnet.

Mochte einst das Taxissche Postwesen, welchem vermöge seiner Eigenart schon bei der Geburt das Merkmal der itio in partes aufgedrückt war, dem räumlich und individuell begrenzten Verkehrsbedürfnis jener abgeschlossenen weltlichen und geistlichen Territoren genügen, deren Zahl im 16. Jahrhundert zeitweise auf 2000 gestiegen war; mochten die späteren zahlreichen Territorialposten ihre Aufgabe erfüllt zu haben glauben, wenn sie ihre „berechtigten

Eigentümlichkeiten“ und trennenden Verschiedenheiten, wie Attribute der Gebietshoheit, ängstlich wahrten und dann im Wege vielgestaltigen Vertrags ein dauernd Markten um kleine Sondervorteile unterhielten[1]; mochte selbst der deutsch-österreichische Postverein, jene schöne Vereinigung gleichberechtigter Glieder innerhalb der alten deutschen Verfassung, Vieles und Bahnbrechendes für die Pflege des Gemeinsamen im deutschen Postwesen geleistet haben: Höhere Ziele konnte und mußte sich eine Verkehrsvereinigung stellen, welche das gesamte Vaterland ihr Wirkungsgebiet und die politische Einheit ihre Schwester nannte. Verkehrsfreiheit in deutschen Landen und bis hinaus über die nationalen Grenzen, Verkehrseinheit auf verfassungs- oder vertragsmäßig bestimmtem Gebiete, Verkehrserleichterung, wo immer die materielle und geistige Wohlfahrt des Volkes ihre wechselnden Anforderungen stellen, das waren die großen Gesichtspunkte, leitend für die Verwaltung, allgemein verständlich und volkstümlich. In ihren Einzelheiten zielten die neuen Verkehrsaufgaben darauf ab:

1. alle Teile des Reichs mit Verkehrsorganen und Verkehrsmitteln einheitlich und thunlichst gleichmäßig zu verbinden, um auf diesem Wege allen Bewohnern des Landes die Einrichtungen des Post- und Telegraphenwesens unter möglichst gleichen und billigen Bedingungen zugänglich zu machen,
2. den Postverkehr auf alle den öffentlichen und Privatinteressen dienenden, seinem Betriebe angemessenen Versendungszweige auszudehnen, hierdurch sowie durch Verkehrserleichterungen und angemessene Gebühren-Ermäßigungen dem Handel und Wandel neue Wege, neue Absatzgebiete zu erschließen und die der fiskalischen Ausnutzung entkleideten Posteinrichtungen auf diese Weise zur Betriebsquelle des Gesamtverkehrs zu machen,
3. den Telegrammverkehr zum Nutzen der öffentlichen Wohlfahrt und des Einzelnen zu verallgemeinern und die Fortschritte der Elektrotechnik zur wirtschaftlichen und geistigen Ent-

[1] Zur Regelung der Postverhältnisse innerhalb Deutschlands bestanden vor 1850 mehr als 100 zum teil sehr umfassende, auf den verschiedensten Grundlagen aufgebaute Verträge.

wicklung des Volkes im Gefüge der Telegrapheneinrichtungen zu verwerten,

4. den Verkehr mit dem Auslande im Sinne der Verkehrsfreiheit auf vollständig neue Grundlagen zu stellen.

Große Aufgaben fürwahr, welche wichtige Seiten der sozialen Verhältnisse berühren und schon damals in der Ferne das Morgenroth einheitlichen Weltverkehrs leuchten ließen, der heute längst Gestalt und lebenskräftige Formen angenommen hat. Aber diese Ziele wurden erreicht, weil sie zu den Forderungen ihrer Zeit gehörten, weil die ganze Nation mit ihrem Wollen und ihrer thatkräftigen Unterstützung an der Neugestaltung mitgewirkt hat, und weil große über das Nächstliegende hinausgehende Zwecke sich mit dem thatsächlichen Bedürfnis glücklich verbanden. Denn waren die Aufgaben auch aus der Erkenntnis des praktischen Bedürfnisses geboren, so bezweckten sie doch in letzter Linie, die wirtschaftliche Kraft und Beweglichkeit des Volkes durch die Verkehrsfreiheit, durch die Ausbreitung, allgemeine Zugänglichkeit und Billigkeit der Verkehrsmittel, durch die Erleichterung der Verkehrsbedingungen zu stärken und auf diesem Wege ein erhebliches Stück beizutragen zur Wahrung und Vermehrung der Güter der Nation.

Ebenso fern von karger Beschränkung bei allgemein nützlichen Einrichtungen, wie von der Erfüllung unberechtigter Ansprüche, sind nicht nur jene großen Zwecke erstrebt, sondern es ist auch neu hervortretenden Bedürfnissen, welche die wechselnden Verhältnisse in unserm schnell lebenden Jahrhundert mit sich brachten, willig Raum geboten worden.

Und welches waren die Mittel, mit welchen die Reichspost, die heute in Erfüllung ihrer Aufgaben die Freundin aller geworden ist, ihre Ziele erstrebt und erreicht hat? Es waren

1. die Ausbreitung und die immer größer werdende Verdichtung eines engen Netzes von Verkehrsanstalten über das ganze Reich; die Vervielfältigung der Auflieferungsgelegenheiten durch umfassende Vermehrung der Briefkasten in Stadt und Land; die Erleichterung der Postwertzeichenbeschaffung durch Einrichtung von Markenverkaufsstellen;
2. die Schaffung und Ausbildung eines Landpostdienstes, der allen Ortschaften und Bewohnern des platten Landes die

Wohlthat unmittelbarer und zweckentsprechender Verbindung mit der Außenwelt bietet;

3. die Vermehrung und erhöhte Nutzbarmachung der Post- und Telegraphenverbindungen;
4. ersprießliche Neu-Einrichtungen und Erleichterungen des Verkehrs nicht nur durch Einführung ganz neuer Gattungen von Sendungen, welche dem privaten und kaufmännischen Verkehr Vorschub leisten, sondern auch durch Erleichterung der Versendungsbedingungen, Verbesserung der Bestelleinrichtungen und einheitliche Verbilligung der Gebühren;
5. die Herstellung der Einheit im Betriebe und in der Technik sowie eine wesentliche Vereinfachung der Formen;
6. die Anknüpfung enger Beziehungen mit dem Auslande durch einen Welt-Einheitsvertrag und Sonderabkommen aller Art.

V. Neu-Einrichtungen, Verkehrs-Verbesserungen und -Erleichterungen im Postwesen.

A. Im Inlande.

Ist das Bewußtsein von dem allgemeinen Nutzen postalischer Einrichtungen so alt, wie diese Einrichtungen selbst, so bleibt der Nutzungswert der Post für den Einzelnen doch immer abhängig von dem Grade der allgemeinen Zugänglichkeit derselben, von dem Maße der Leichtigkeit und Schnelligkeit, mit welchem sie an den Einzelnen herantritt oder von ihm benutzt werden kann. Wenn es hiernach keinem Zweifel unterliegt, daß jeder Schritt weiter zur Erhöhung dieser Zugänglichkeit und zur Verallgemeinerung der Werkzeuge des Verkehrs eine Stärkung und Vervielfältigung der persönlichen und wirtschaftlichen Beziehungen bedeutet, und daß diese Einzelwirkungen sich in der Richtung der Förderung des Gesamt-Staatswohles koncentrisch fortbewegen, so ist es gewiß ein ebenso charakteristisches als erfreuliches Zeichen, daß seither fast kein Zweig allgemeiner Verwaltungsthätigkeit in so ausgeprägter Gestalt hervorgetreten ist, wie die ununterbrochene

Neueinrichtung von Postanstalten

und die umfassende Erleichterung der Postbenutzung durch Vermehrung der Briefkasten, Errichtung zahlreicher Verkaufsstellen für Wertzeichen und sonstige zweckentsprechende Mittel.

Über das ganze Land breitet sich heute ein engmaschiges Netz von Postanstalten, welche die Segnungen des Verkehrs auch in die ärmste Hütte tragen. Die Leistungen der Reichs-Postverwaltung auf diesem Gebiete, welche in keinem der übrigen Länder der Welt

in gleichem Verhältnis bisher erreicht worden sind, veranschaulicht folgende Zusammenstellung: Es waren vorhanden[1]

im Reichs-Postgebiet Ende	1868	1870	1875	1880	1885	1891
Postämter I	493	494	573	575	518	569
" II	545	514	587	596	576	631
" III	3426	3611	2899	2724	2704	2864
Zweigstellen	—	—	—	226	403	429
Postagenturen	—	—	2266	3339	5047	7029
Posthülfstellen	—	—	—	—	6075	12 414
Sonstige Postanstalten .	—	—	—	—	62	65
zusammen	4464	4619	6325	7460	15 385	24 001
Reichstelegraphenanstalten . . .		1070	1686	5400	7535	12 122;

in ganz Deutschland 1891: 26 407 Post- und 14 175 Reichstelegr.-Anstalten.

Die Zahl der Postanstalten des Reichs-Postgebiets hat sich mithin von 4464 auf 24 000 oder um 438 v. H. und diejenige der Reichstelegraphenanstalten seit 1875 von 1686 auf 12 122 (darunter 11 992 mit Postanstalten vereinigte) oder um 619 v. H. vermehrt. Diese letzteren Zahlen lassen zugleich erkennen, wie die entscheidende Wirkung der Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens vorzugsweise in der größeren Ausnutzung bereits vorhandener oder noch zu schaffender gemeinschaftlicher Verkehrsanstalten sowie in der Stärkung der Verwaltungsthätigkeit lag.

Den vorhandenen 24 000 Postanstalten sind 15 176 amtliche Verkaufsstellen willige und thätige Helfer im kleinen Vertrieb der Frankozeichen und 75 123 Briefkasten gegenüber 21 148 im Jahre 1868 kürzen um das $3^1/_2$fache den Weg zur Postanstalt. Arithmetisch ist die Mühe zur Auflieferung einer Briefsendung im Durchschnitt 19 mal leichter geworden. In Stadt und Dorf, wo immer und so lange das Bedürfnis hervortritt, ebensowohl auf den Höhen unserer deutschen Bergesriesen (der Schneekoppe, dem Brocken u. a.) als auf dem weltumfahrenden Dampfer, waltet die deutsche Postanstalt ihres Amtes. Auf 18,6 □km und auf 1743 Einwohner entfällt heute eine Postanstalt gegenüber 96,18 □km und 5914 Einwohnern im Jahre 1868. Daß diese Vermehrung der Postanstalten nicht lediglich im Gleichmaß mit der Zunahme des Ver-

[1] Dem statistischen Zahlenmaterial, welches in der vorliegenden Schrift Verwendung gefunden hat, liegen überall, soweit nichts anderes vermerkt ist, die amtliche „Statistik der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes,“ Jahrg. 1868—1870, die „Statistik der Reichspostverwaltung“ Jahrg. 1871—1875, die „Statistik der Reichspost- und Telegraphenverwaltung,“ Jahrg. 1876—1891, sowie die „Statistique générale“ des Intern. Bureaus in Bern zu Grunde.

kehrs eingetreten, sondern über dieselbe hinausgewachsen ist, beweist, daß Vieles im Interesse der Erleichterung des Verkehrs nachzuholen war, und daß in dieser Vermehrung der Postanstalten noch ein Wechsel auf die Zukunft gezogen ist. Es lag im Zug der allgemeinen wirtschaftlichen, namentlich der Handels- und industriellen Thätigkeit, daß in erster Linie in den Städten, in den gewaltig vorwärtsstrebenden Sammelpunkten des Verkehrs, namentlich in der weitausgreifenden Hauptstadt und in den großen Handelsorten die Häufung des Verkehrs eine gewisse Dezentralisation erforderte. 429 im Laufe der letzten 20 Jahre eingerichtete Zweigstellen in den großen Städten zeugen dafür, daß dem erkannten Bedürfnis die bessernde Hand gefolgt ist.

Auf der andern Seite verhütete der auf das Ganze gerichtete Blick den einseitigen Verkehrsausbau in der Richtung der Bevorzugung des großen Verkehrs. In gleichem Maße, wie die Stadtbewohner, treffen die erreichten Vorteile heute eine Bevölkerung, welche, lange Zeit ein Stiefkind der öffentlichen Verkehrsverwaltungen, der angemessenen organischen Verbindungen mit den breiten Verkehrsstraßen des Landes entbehrte. Gerade in dieser Beziehung übernahm die Post wieder den ihr eigenen Beruf des Pioniers. Nicht nur unabhängig von dem an den Schienenstrang gebundenen Dampfroß, sondern auch vielfach als Ersatz für dieses verzweigt sie sich abseits in die kulturentrückten Gebiete, und auch da, wo die Zugkraft versagt, auf einsamen Landwegen und wenig betretenen Waldpfaden, sucht sie die von andern Verkehrsmitteln gemiedenen Ziele. Liegen doch beispielsweise von 24 000 im Jahre 1891 vorhanden gewesenen Postorten nur 5019 an Eisenbahnen; von 75 123 Briefkasten befinden sich allein 25 207 an Orten ohne Postanstalt und fast 6000 amtliche Verkaufsstellen für Wertzeichen an Orten der Landbestellbezirke verbinden sich mit zahllosen gleichartigen Privatvertriebsstellen, welche der Kleinhandel überall als willkommene Hülfsmittel im Wettstreit der allgemeinen Erwerbsthätigkeit zu betrachten sich gewöhnt hat. In so anspruchslosem Gewande diese postalischen Werkzeuge, der Landbriefkasten und seine Helfer, auch auftreten, ihre hohe Bedeutung für die allgemeine Kulturentwickelung ist nicht zu unterschätzen. „Der Briefkasten ist der Vermittler des Geistes geworden, nur dem Barbaren ist er Blech.“

Doch das weitere Vorschieben der Postverkehrsanstalten auf die Landgebiete war nur die organische Zelle, aus der unter der Wärmeentwickelung stärkerer Berührung mit den Bewohnern des platten Landes zahlreiche andere, durch gleichartige Ziele innerlich verbundene Einrichtungen hervorgingen. Das ganze System bildete zugleich einen wesentlichen Bestandteil der grundsätzlichen

Neuordnung des Landpostwesens.

An richtiger Stelle hatte alsbald nach Errichtung des Norddeutschen Bundes die Verwaltungsthätigkeit eingesetzt, um die Verschiedenheiten, wie sie aus den Verhältnissen der neuen Landesteile überkommen waren, zu beseitigen und eine einheitliche Landbriefbestellung herzustellen. Erhebliches war namentlich in den Großherzogtümern Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, wo eine Landbriefbestellung noch gar nicht bestand, und in der Provinz Hannover, wo nur bei 70 von 288 Postanstalten eine, überdies beschränkte, Landbriefbestellung stattfand, sowie im Thurn- und Taxisschen Postbereich nachzuholen. Die Erfüllung dieser Aufgabe bedingte von vornherein die alsbaldige Vermehrung der Landbriefträger um etwa 2000. Um auch die Fruchtbarkeit der Bestelleinrichtungen möglichst zu erhöhen, wurden die zunächst enggezogenen Annahmebefugnisse der Landbriefträger durch die Zulassung der Annahme von Sendungen aller Art in zweckentsprechender Weise erweitert und auch die Abtragung schwerer Packete ermöglicht[1]. Als das wichtigste und geradezu verkehrsbefreiende Moment in den Bestrebungen jener Jahre stellt sich aber die gleichzeitig mit dem Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs am 1. Januar 1872 in Kraft getretene Aufhebung des Landbriefbestellgeldes dar[2]. Es war ein zielbewußter Verzicht auf eine Einnahme von damals jährlich etwa $1^1/_2$ Millionen Mark, welcher sich in der Axe der grundsätzlich gewollten gleichmäßigen Verteilung der Wohlthaten des Verkehrs bewegt und die Gewähr einer fruchtbringenden Entwickelung des Landpostverkehrs in sich selbst trägt.

---

[1] Die Annahmebefugnisse der Landbriefträger sind zum erstenmal festgestellt durch Verf. vom 1. Oktober 1869 (N. D. Amtsblatt S. 273) und demnächst erweitert durch Verf. vom 25. Mai 1870 (N. D. Amtsbl. S. 142).

[2] § 8 des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs v. 28. Oktober 1871.

Indessen vermochten alle diese Verbesserungen, zunächst mit beschränkten Mitteln unternommen, mit den Anforderungen des allgemeinen Verkehrs nicht mehr Schritt zu halten, seitdem auf vielen Gebieten die Schranken zwischen Stadt und Land zu sinken begannen. Trotz der stets lebhaft betriebenen Vermehrung der Postanstalten lebten im Jahre 1880 immer noch 19 Millionen Seelen, also die starke Hälfte der Gesamtbevölkerung des Reichs-Postgebietes, außerhalb der Postorte, in 17000 ländlichen Wohnplätzen über ein Gebiet von 445221 □km zerstreut. Lange vorhanden gewesene Übelstände in der Vermittelung des Landpostverkehrs, der inzwischen bereits auf 250 Millionen Sendungen jährlich angelaufen war, machten mehr als früher sich fühlbar. Denn durch die Eröffnung von Eisenbahnen und den entsprechenden Wegfall von Personen- und Päckerei-Postkursen waren viele der an den verlassenen Poststraßen liegenden Orte hinsichtlich der Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse in eine minder günstige Lage gekommen. Daneben hatten die neuen Zeitverhältnisse nicht unerhebliche Verschiebungen in den politischen, wirtschaftlichen und topographischen Verhältnissen des platten Landes herbeigeführt. Zusehends entstanden auf dem Lande vordem entbehrte gewerbliche Anlagen, die Landwirtschaft arbeitete unter andern Verhältnissen, die Schulen fanden weitere Ausbreitung, Staats- und Selbstverwaltungszwecke erheischten häufigere Berührung mit dem Amtssitz, der Kreisstadt und den Nachbarorten. Vielfach hatte die Form des Absatzes der Bodenerzeugnisse sich in einer Weise geändert, welche ausgebreiteten brieflichen und telegraphischen Verkehr bedingte. Ähnliche Wirkungen ergaben sich aus den Folgen der neuen Freizügigkeit, welche eine größere Bewegung in die frühere Seßhaftigkeit der Landbewohner, namentlich der Land- und Forstarbeiter, hineingetragen hat. Auch in topographischer Hinsicht war allmählich ein Wechsel eingetreten, indem durch zahlreiche Ab- und Ausbauten auch in solchen Gegenden, die ursprünglich nicht, wie dies in den Hauptsitzen des niedersächsischen Stammes der Fall zu sein pflegt, den Charakter der überwiegenden Einzelsiedelung trugen, eine größere Zerstreuung der Wohnsitze herbeigeführt wurde. Unter diesen neuen Verhältnissen und bei der beschränkten Anzahl der Landbestellkräfte war eine eigentliche Korrespondenz, d. i. eine schnelle Wechselwirkung

von Nachricht und Antwort, von Frage und Entscheidung, von Bestellung und Zusage, in vielen Fällen unmöglich, in andern außerordentlich erschwert und nur unter lebhaft empfundenen Geldopfern der Landbewohner zu erreichen. In fühlbarer Rückwirkung auf die Allgemeinheit äußerte sich der Abstand zwischen den Verkehrsmitteln von Stadt und Land.

Eine gründliche, im Jahre 1880 begonnene Neugestaltung des Landpostdienstes hat inzwischen einen vollständigen Wandel dieser Verhältnisse herbeigeführt. Die Neuordnung, in umfassender Weise geplant und mit großen Mitteln unternommen, hatte zum Ziel: Die durchgreifende Vermehrung der Postanstalten auf dem platten Lande, die Verbesserung der Verbindungen mit Postorten und die organische Vervollkommnung des Landbestellwesens durch Verdoppelung der Bestellkräfte und Ausrüstung von Landbriefträgern mit Fuhrwerk[1].

Seitdem sind jene 12000 Posthülfstellen entstanden, welche zunächst nur als Ergänzungsanlagen für den Landbestelldienst gedacht, gegenwärtig mindestens zweimal täglich mit dem Postort verbunden und zum Teil auch mit Bestellbefugnissen ausgestattet sind. Wichtige Stützpunkte für den Landbestelldienst boten sie den Posthülfstellenorten und deren näherer Umgebung von vornherein auch erhebliche weitergehende Vorteile. Letztere äußern sich in 4 verschiedenen Richtungen, erstens in der Beschleunigung der Ankunft und Bestellung der Sendungen, zweitens in der Vermehrung der Gelegenheit zur Einlieferung und Absendung der Postsachen, drittens in dem leichteren Bezug der Wertzeichen und viertens in der Beschleunigung der Landbriefbestellung im Umkreis der Posthülfstellen. Infolge allmählicher Erweiterung ihrer Befugnisse bilden die Posthülfstellen gegenwärtig meist vollwertigen Ersatz für förmliche Postanstalten. Bereits beträgt die Zahl der den Posthülfstellen zugeführten Sendungen mehr als 39 Millionen jährlich, darunter 17 Millionen Briefsendungen, 21½ Millionen Zeitungs-

[1] Vgl. die dem Etatsentwurf für 1881/1882 beigegebene Denkschrift, welche die Verkehrsverhältnisse des platten Landes in fesselnder Darstellung beleuchtet und die Grundlage der inzwischen durchgeführten Neuordnung bildet. Amtsbl. des R.P.A. für 1881.

nummern und 768 000 Packetsendungen. Davon werden nicht weniger als 24 Millionen Sendungen durch 3660 mit der Bestelleinrichtung versehene Posthülfsstellen ausgetragen. Im Ganzen vermitteln die Posthülfsstellen in abgehender und ankommender Richtung gegenwärtig mehr als 80 Millionen Sendungen jährlich. Angesichts dieser Zahlen hieße es Bäume in den Wald tragen, wollte man den über die unmittelbare Nutzwirkung hinausgehenden Einfluß der Posthülfsstellen auf die Hebung des allgemeinen Verkehrs noch besonders betonen.

Daß der Einrichtung von Posthülfsstellen sich auf der andern Seite eine ganz erhebliche Vermehrung des Landbestellpersonals gesellte, bedeutete die Aufnahme der Reform von zwei Seiten. Infolge dieses Vorgehens gelang es in wirksamer Weise, die Bestellbezirke zu verkleinern, die regelmäßigen täglichen Bestellungen zu vermehren, hierdurch die Bestellung und Einsammlung der Postsendungen der ländlichen Bevölkerung, welche bei zunehmender Bildung und Wirtschaftsthätigkeit in wachsendem Maße an dem allgemeinen Verkehr Teil nimmt, auch an den mit Posthülfsstellen nicht versehenen Orten wesentlich zu beschleunigen und das tägliche Leistungsmaß der Landbriefträger von früher vielfach 35 km gegenwärtig auf durchschnittlich 20 km herabzumindern. In Fortführung dieser Bestrebungen ist das Landbestellpersonal innerhalb der letzten 10 Jahre annähernd verdoppelt worden. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen — 1846 zählte die am 1. September 1824 ins Leben gerufene Preußische Landbestellanstalt nur 571 Landbriefträger — hat dasselbe in nachbezeichneter Stufenfolge sich zu der stattlichen Armee von 25 000 Mann entwickelt. Es waren vorhanden:

in den Jahren	1868	1870	1875	1880	1885	1891
Landbestellkräfte	8 021	8 334	11 405	11 480	20 386	25 649.

Die Bestellkräfte sind mithin 1868—1880 um 55 v. H., seit 1880 um 105 v. H. und von 1868—1891 um 219 v. H. gewachsen.

Mit dieser gewaltigen Vermehrung des Bestellpersonals ging die Ausrüstung der Landbriefträger mit Fuhrwerk Hand in Hand. Es versteht sich von selbst, daß diese verhältnismäßig kostspielige Einrichtung nur weit ausgreifenden, durch Fußboten nicht ebenso billig oder gar nicht zu erreichenden Zwecken

dienen durfte. Was die Landpostfahrten boten, war: die Ermöglichung eines umfassenden Packetverkehrs nach und vom Lande, die Herstellung eines beschleunigten Beförderungsdienstes als Ersatz für Botenposten u. s. w, die Schaffung vermehrter Verbindungen und billiger Reisegelegenheiten, erhöhter Schutz der Ladung gegen Witterungseinflüsse und böswillige Angriffe, Erweiterung der Wertgrenze für die zu befördernden Packete und Gelder. Vermöge der Leichtigkeit und zweckmäßigen Bauart des Wagens überwindet der fahrende Landbriefträger in der Regel alle Hindernisse des Weges. Und wo dies nicht mehr möglich ist, wo Naturereignisse, wie Überschwemmungen, Schneewehen u. s. w. seinen Weg hemmen, da verwandelt er wohl auch „der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe", die Fahrpost in eine zielbewußte Reitpost, treu dem Volksmunde, der dem Reiter nachsagt, „er finde wie ein guter Landregen seinen Weg überall". Im Jahre 1880 zuerst in Wirksamkeit gesetzt, bestehen gegenwärtig 2182 Landpostfahrten, welche 12000 Ortschaften berühren und täglich rund 70000 km zurücklegen. Mit welchem Erfolge dieselben neben ihrem eigentlichen Zweck auch im Dienste des Reiseverkehrs stehen, ergiebt sich aus dem Umstande, daß im Jahre 1891 mehr als 253000 Personen mit den Landpostfahrten befördert worden sind.

Mit Hülfe dieser umfassenden Verbesserungen ist gegenwärtig das platte Land mit einem Netz ineinandergreifender Verkehrseinrichtungen bedacht, deren sich vor 25 Jahren nur die größeren Postorte erfreuten. Während noch 1872 14000 Landorte des regelmäßigen täglichen Beganges durch den Landbriefträger entbehrten und keine einzige Ortschaft eine mehr als wochentäglich einmalige Bestellung hatte, sind gegenwärtig im Genuß einer zweimaligen Bestellung und mindestens zweimaligen Einsammlung 65182 Orte, einer dreimaligen Bestellung und dreimaligen Einsammlung 942 Ortschaften, einer Sonntagsbestellung 70545 Orte.

Erstaunlich sind die Entfernungen, welche die Gesamtheit der Landbriefträger zurücklegt. Dieselben betragen jährlich 191 877 176 km oder 525 691 km täglich. Dies ergiebt einen täglichen Marsch von 13 Äquatorlängen. Auf diesem Marsche werden 404 Millionen

Sendungen jährlich den Landorten zugeführt d. s. 62,9 v. H. mehr als vor 10 Jahren.

Erfordert diese weitgreifende Umgestaltung der Postverkehrsverhältnisse des platten Landes selbstverständlich erhebliche Mittel — der Kostenaufwand ist in den letzten 25 Jahren von 4 auf 17 Millionen Mark jährlich gestiegen, — so machen sich dieselben doch nicht nur durch den nachhaltigen Aufschwung des ländlichen Verkehrs, sondern auch durch den Nutzen, der dem Ganzen wie dem Einzelnen durch die Erschließung der Hülfsquellen und der Wirtschaftsthätigkeit des Landes zu Gute kommt, voll bezahlt.

Mit der Verbesserung des Landpostwesens hatte die Postverwaltung nur einen Teil ihrer neuen Aufgaben erfüllt; ein anderer sehr wesentlicher Teil blieb dem

Ausbau der allgemeinen Verbindungen

vorbehalten. In der ganzen Entwicklung nach dieser Richtung hin prägt sich der leitende Gesichtspunkt aus, daß die Entwickelung des Handels und Verkehrs parallel läuft mit der Verfassung und Verbreitung der Verkehrsmittel. Nicht mit Unrecht sagt ein großer Nationalökonom: „die Straßenkarte, die Verkehrsverbindungen eines Landes, sind das Bild seiner Wohlfahrt." Wie das ganze Jahrhundert, insbesondere unser Zeitalter, in dieser Erkenntnis die Ausbildung des Beförderungswesens zu seiner Lieblingsaufgabe gemacht hat, so erschloß allen andern Kräften voran die Post, das eigentliche verbindende Element in der Reihe der Kulturschöpfungen, dem Massenverkehr ungezählte neue Bahnen; sie organisiert seine Überführung an den großen Treffpunkten und leitet ihn mit tausend Fäden von den großen Durchgangsstraßen über das ganze Land; sie vervielfältigt den Zusammenhang der durch ihre Erwerbsthätigkeit sich ergänzenden Wirtschaftsgebiete und leiht auch dem Nahverkehr Mittel aller Art.

Bei der Ordnung und fortschreitenden Weiterbildung des Post-Beförderungswesens waren es zwei Punkte, welche die Thätigkeit der Reichspost zu einer schwierigen, aber auch sehr fruchtbaren machten: die Überleitung des zersplitterten Postfuhrwesens aus dem Betrieb der Einzelverwaltungen in die Hand des Reichs und die fast plötzliche, aber sehr ungleiche Entwickelung des Eisenbahnwesens.

Seit das Märchen der Siebenmeilenstiefel in die Wirklichkeit übersetzt worden ist und zwar auf Schienenlängen, welche

in den Jahren	1855	1865	1875	1890
auf Kilometer	7826	13 900	27 981	40 820

sich beliefen, seit dem Jahre 1865 sich also verdreifacht haben, sind an die Stelle der großen Landpostkurse die Bahnposten getreten, die kräftig und lebhaft pulsierenden Betriebsadern in dem Organismus des Postbeförderungswesens. Mit dem schnell wachsenden Verkehr hat der Bahnpostbetrieb einen außerordentlichen, durch technische Erleichterungen und Formenvereinfachung begünstigten Aufschwung genommen. Ein Bild der in 25 jährigem Schaffen angewachsenen Leistungen giebt die folgende Zusammenstellung. Es haben betragen:

die Zahl	1868	1891
der Bahnpostämter	18	33
der täglich zur Postbeförderung benutzten Züge	1 641	7 234
der täglichen Beamtenbahnposten . . .	713	1 004
der täglichen Schaffnerbahnposten . .	575	3 187
der täglichen Postbeförderungen durch Eisenbahnpersonal	353	2 969
der Kilometer der Gesamtkurslänge . .	12 172	34 639
der von den Bahnposten zurückgelegten Kilometer jährlich	38 646 291	144 197 885

Es haben mithin zugenommen die Zahl der zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge um 5593 täglich oder um 341 v. H., die Zahl der täglichen Bahnposten um 2903 oder um 213 v. H., die Summe der jährlich zurückgelegten Bahnpostkilometer, welche gegenwärtig der Entfernung zwischen Sonne und Erde gleichkommt, um 225 v. H. Dem universellen Charakter der Post entsprechend sind sogar einige Bahnposten zur besseren Vorbereitung der zu bearbeitenden Posten bis tief ins Ausland hinein ausgedehnt worden. Beispielsweise fahren zur ordnungsmäßigen Bearbeitung des Briefverkehrs mit dem Westen Europas und den überseeischen Ländern die Bahnposten 8 Duisburg-Boxtel theilweise bis Vlissingen und die Bahnposten 10 Cöln-Verviers zum Teil bis Ostende.

So viel aber auch das Eisenbahnnetz in den letzten 25 Jahren an Ausdehnung gewonnen hat, und so ernst auch in neuester Zeit die staatliche Fürsorge auf die Herstellung von Schienenwegen nach

den abseits der großen Verkehrsstraßen liegenden Orten gerichtet ist, so sind doch die Gebiete und Orte, für welche die Postverwaltung, in Erfüllung ihrer den Interessen aller Verkehrsgebiete gleichmäßig gewidmeten Aufgabe, mit eigenen Beförderungsmitteln auf den Landstraßen eintreten muß, noch außerordentlich zahlreich. Selbst zur Ausgleichung mangelhafter Eisenbahnverbindungen, namentlich da, wo der Eisenbahnbetrieb zum Schaden wichtiger Postanschlüsse Nachts ruht, leiht die Postverwaltung den allgemeinen Verkehrsinteressen neben oder seitwärts der Bahnen ihre Beförderungseinrichtungen. Daher hat trotz der durch den Eisenbahnbau bedingten Aufhebung zahlreicher Landpostkurse das Postkursnetz auf Landwegen bis heute nicht nur keine Abnahme, sondern eine erhebliche Zunahme erfahren. Mit der Herstellung der Einheit in den Grundsätzen für die Verdingung des Postfuhrwesens[1] und mit der durch das Postgesetz vom 28. Oktober 1871 begünstigten Förderung des Privat-Postfuhr-Betriebes kam größere Freiheit und Beweglichkeit in die Herstellung eines Postkursnetzes, das demnächst durch die Einrichtung von Landpostfahrten, Landbriefträgerverbindungen, Botenposten, durch die eigenartige Schöpfung der Straßenposten[2], sowie durch zahlreiche Verbindungen zwischen Ort und Bahnhof immer vollkommener ausgestaltet wurde. Die weitere Vermehrung der Postanstalten bringt auch jetzt noch eine immer fortschreitende Verdichtung dieses Netzes mit sich, welche ihrerseits eine wachsende Beschleunigung der Beförderung und eine stete Zunahme des Verkehrs zur Folge hat.

Wie dem gesamten Betriebe, so hat auch dem Postkursnetz die neue Zeit ihr charakteristisches Gepräge gegeben. Die vergleichende Statistik aus den Jahren 1868 und 1891 zeigt uns, wie die Zahl der Landpostkurse zwar eine Zunahme von 3323 auf 9825 also fast um das Dreifache erfahren hat, daß aber die Gesamtlänge dieser Kurse von 64 215 km auf nur 92 225 km und die jährlich auf den Kursen zurückgelegten Kilometer von 58 Mill. auf 74 Mill., also nicht ganz um 1/3 gestiegen sind. Hierin spiegelt sich das Bild des geschichtlichen Wandlungsprozesses wieder, in dessen Folge

[1] Postfuhrordnung vom 5. Juni 1870. R. D. Postamtsblatt S. 167.

[2] Vorläufig nur in Berlin. Vgl. auch S. 56.

die großen Landpostkurse eingegangen und zahlreiche kleine Seitenkurse für den Nah- und Anschlußverkehr geschaffen worden sind. Jedoch auch hier ist bessernder Wechsel des Bestehenden Feind. Zwar spricht A. Vogtherr's „Postillon," den eben erst die neue Eisenbahn von seiner altgewohnten Fahrstraße verdrängt hat:

„Jetzt schaun wir andre Bergeshöhn,
Mein Gäulchen, ich und du!
Jetzt weckt mein lustig Horngetön
Ein andres Thal aus Ruh!
Wenn sonst ich große Straßen fuhr,
Fahr ich die kleinen auch;
Ja, wo noch schön ist die Natur,
Da gilt kein Dampf und Rauch."

Aber mit eiserner Konsequenz erfüllt das Zeitalter des Dampfes seine geschichtliche Mission; auch die Seitenkurse werden immer kürzer und andere Kräfte besetzen das geminderte Herrschaftsgebiet, das sich der Postillon zum Altentheil erwählt hatte. Denn während die Zahl der Personenpostkurse von 1905 auf 873 zurückgegangen ist, hat sich die Zahl der Verbindungen zu Fuß von 1012 auf 5207, der Privat-Personenfuhrwerke mit Postsachenbeförderung von 166 auf 1503 vermehrt und in 2200 Landpostfahrten begrüßen wir diejenige Schöpfung der Neuzeit, deren Organismus auf räumlich enger gesteckten Grenzen den vereinigten Zwecken dient, welche die Personenposten, Kariolposten und die bestellenden Boten zu erfüllen haben.

Was auf dem Lande die Bahnposten und Posten auf Landstraßen in engem Zusammenhange dem Postverkehr leisten, das erfüllen unter ähnlichen Wandlungserscheinungen auf den Wasserstraßen des Reichs, noch mehr aber dort, wo das Wattenmeer die nordische Küste bespült, wesentlich vermehrte Schiffsverbindungen. Noch immer kämpfen dort Segelschiffe, Ruder- und Eisboote mit der Macht der Naturgewalten, die regelmäßige Postverbindung zu erzwingen. Mit überlegener Kraft aber gesellt sich ihnen das Dampfschiff, das seine älteren Mitbewerber — bei offener See — allmählich verdrängt.

So ist das Gesamtkursbild um die Wende des Jahrhunderts ein wesentlich anderes, als früher; an der ihm eigen gewesenen Poesie des Lebens ist es ärmer, an realen Aufgaben reicher geworden. Fast nur in der Erinnerung, der Vergangenheit, lebt

des Posthorns trauter Klang; die zeitgedängte Gegenwart durchhallt des Dampfes schriller Pfiff; noch zögernd doch sicher naht mit neuer bewegender Kraft der Elektrotechnik ungemessene Zukunft.

Während die Reichspostverwaltung durch eine umfassende organische Aufbesserung der Verkehrsmittel die befruchtende Grundlage für ihre Wirksamkeit schuf, suchte sie gleichzeitig, durch

Schaffung neuer Gattungen des brieflichen Verkehrs und durch andere Verkehrserleichterungen

ihre Betriebsmittel für neue Aufgaben nutzbar zu machen. Als die volkstümlichste Maßnahme dieser Art hat sich die Einführung der Postkarte erwiesen. Bereits 1865 auf einer Postkonferenz in Karlsruhe von dem heutigen Leiter der Reichspostverwaltung als neuer Korrespondenzgegenstand in Vorschlag gebracht und 1870 in Deutschland eingeführt[1], hat sich dieselbe, nach glänzender Bewährung in der Feuerprobe des Krieges 1870/71, über Länder und Meere hinweg die ganze Welt erobert. Wachsende Bedeutung erhielt die „Korrespondenzkarte" durch die am 1. Juli 1872 eingetretene Ermäßi-

---

[1] Verordnung des Bundeskanzlers vom 6. Juni 1870. R. D. Postamtsbl. S. 163. Die erste Idee zur Einführung von Postkarten ist von dem Staatssekretär v. Stephan ausgegangen. Derselbe hatte schon in seiner Dienststellung als Geheimer Postrat dem früheren Kgl. Preuß. General-Postamt einen bezüglichen Vorschlag unterbreitet. Es dürfte hohes Interesse bieten einige Punkte aus der von demselben verfaßten, 1865 dem 5. deutschen Postkongreß in Karlsruhe mitgeteilten Denkschrift auszugsweise wiederzugeben. Nach einer einleitenden geschichtlichen Darstellung der Formentwickelung der Briefe heißt es: „Die jetzige Briefform gewährt für eine erhebliche Anzahl von Mitteilungen nicht die genügende Einfachheit und Kürze ..... In unsern Tagen hat das Telegramm bereits eine Gattung von Kurzbriefen geschaffen; nicht selten telegraphiert man, um die Umständlichkeit des Schreibens und der Anfertigung eines Briefes zu ersparen. Diese Betrachtungen lassen eine Einrichtung in nachstehender Art als zeitgemäß erscheinen (folgt die Beschreibung eines „Postblattes", welche im Allgemeinen die heutige Beschaffenheit der Postkarte darstellt). Dem Publikum wird die Einrichtung willkommen sein. Wie umständlich ist es z. B. oft auf Reisen, unterwegs eine kurze briefliche Nachricht von der glücklichen Ankunft, von der Nachsendung eines vergessenen Gegenstandes ꝛc. an die Angehörigen gelangen zu lassen; künftig wird ein „Postblatt" aus der Tasche gezogen, mit Bleistift ausgefüllt und in den nächsten Briefkasten oder Eisenbahnpostwagen gesteckt. Der briefliche Verkehr per Postblatt wird wahrscheinlich bald in den geschäftlichen wie in den geselligen Gebrauch übergehen."

gung der Beförderungsgebühr auf die Hälfte des Briefportosatzes[1]. Schon damals ließ sie allgemein erkennen, wie sehr sie nicht nur als Tochter deutschen Geistes, sondern auch als geschickte Dienerin deutscher Verkehrsvermittelung es verdient hat, daß man ihr in ihrem Heimatlande einen deutschen Namen auf die Stirn drückte und sie als „Postkarte" in unser Volkstum einfügte. Vermöge der Einfachheit der Verwendung, der Kürze ihrer Abfassung und der Billigkeit der Versendung ist sie nicht nur ein beliebtes, sondern fast unentbehrliches Hülfsmittel des kleinen geschäftlichen und des gesellschaftlichen Verkehrs geworden. Darüber hinaus aber beansprucht sie auch ihre Bedeutung als ein wichtiger Faktor unsers Kulturlebens. Den langathmigen Brief hat sie dort, wo er zu entbehren ist, überwunden, die Formen und Wendungen des Schreibens hat sie vereinfacht, dem brieflichen Ausdruck Kürze und Bestimmtheit gegeben. Jederzeit leicht zur Hand, schon ausgestattet mit dem nöthigen Wertzeichen, wirkt sie allzeit zur Mitteilung anregend. Schnellfüßig, ein Kind des Augenblicks, ist sie ebenso oft das Übertragungsmittel humorvoller Laune in heiterer Stunde, als die Trägerin ernster Gedanken und geschäftlich wichtiger Nachrichten. Ihre Verbreitung ist daher in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 20 Jahren mächtig gewachsen und noch fortdauernd im Steigen begriffen. Werden doch gegenwärtig in Deutschland mehr als 350 Millionen und im Weltverkehr etwa 1600 Millionen Postkarten jährlich befördert.

Große Wichtigkeit für den allgemeinen Verkehr beansprucht auch die am 15. Oktober 1871 erfolgte Neueinführung der Postaufträge[2]. Daß dieses neue Versendungsmittel, welches eine bequeme Gelegenheit zur Einziehung von Geldbeträgen bietet und inzwischen durch die Postaufträge zur Einholung von Wechselaccepten sowie durch die sogenannten Bücherpostaufträge erweitert worden ist[3], einem thatsächlich vorhandenen, in Handelskreisen besonders lebhaft hervorgetretenen Bedürfnis entsprach, beweist der

---

[1] Verordnung des Reichskanzlers vom 1. Mai 1872, Amtsbl. S. 279.

[2] Verordnung des Reichskanzlers vom 22. Septbr. 1871, Amtsbl. S. 333.

[3] Die Aufträge zur Accept-Einholung sind eingeführt durch Verf. vom 18. Juli 1876, Amtsblatt S. 333, die Bücher-Postaufträge durch Verf. vom 16. Novbr. 1881, Amtsblatt S. 367.

Umstand, daß bereits im Jahre seiner Einführung 143 000 Stück Aufträge zur Versendung kamen, und daß die Zahl derselben in ununterbrochenem raschen Wachsen bis zum Jahre 1891 auf jährlich 5 275 759 innerhalb des Reichspostgebiets gestiegen ist. Jede der inzwischen eingetretenen Erhöhungen des einziehbaren Meistbetrags von 400 auf 600 bezw. 800 Mark bedeutete eine Steigerung der Nutzwirkung des Postauftragsverfahrens. Eine hervorragende Bedeutung im Postbankwesen in Anspruch nehmend übt dasselbe auch in allgemein volkswirtschaftlicher Beziehung, namentlich in Bezug auf die Kreditverhältnisse und den Warenaustausch einen bedeutenden Einfluß. Aus dem Umstande, daß von Reichspostanstalten gegenwärtig mehr als 567 Millionen Mark jährlich im Wege des Postauftrags eingezogen und umgesetzt werden, läßt sich zwar schon der Umfang dieses Einflusses ermessen. Wichtiger aber ist, daß der Postauftragsdienst, indem er sich von der Vermittelung des großen Kapitals fernhält, gerade dem kleinen Geldverkehr die vordem meist entbehrten Vorteile des Privatbankbetriebs billiger und leichter bietet als der letztere selbst, daß er dieselben durch die weitverzweigten Organe der Post auch überall dorthin trägt, wo Bankstellen nicht vorhanden sind, und daß er sich deshalb als eine wirkungsvolle Stütze der wirtschaftlichen Kräfte gerade in den breiten Schichten des Mittelstandes erweist.

Parallel mit gemeinwirtschaftlichen Neueinrichtungen dieser Art laufen zahlreiche

Erleichterungen der Postbeförderungsbedingungen in allen Versendungszweigen.

Wurde der Briefpostverkehr durch die bereits erwähnte Einführung des Einheitsportos für Briefe auf ganz neue Grundlagen gestellt, so waren innerhalb desselben eine Reihe von Erleichterungen demnächst dazu bestimmt, namentlich den litterarischen und den Warenmusteraustausch zu fördern. Hervorzuheben sind in dieser Beziehung die Einführung von Bücherbestellzetteln gegen ermäßigtes Porto, die Erhöhung des Meistgewichts für die gegen ermäßigtes Porto zur Postbeförderung zugelassenen Drucksachen von 15 Lot auf 1 kg, die im Jahre 1890 eingetretene Herabsetzung des Drucksachentarifs, endlich die Zu-

lassung von Drucksachen als außergewöhnliche Beilagen der durch die Post beförderten Zeitungen gegen die geringe Gebühr von ¼ Pfennig für das Stück. Auch der Zeitungsverkehr im besonderen hat durch die Zulassung von Zeitungsbestellungen auf einen kürzeren als vierteljährlichen Zeitraum, durch die Verbilligung der Zeitungsüberweisungen, durch die Ermäßigung der Bestellgebühren für Zeitungen nach den Landbezirken, durch die Zulassung der Entgegennahme von Zeitungsbestellungen seitens der vorhandenen 25000 Landbriefträger, sowie endlich durch die unentgeltliche Ausgabe der Zeitungen bei den Posthülfstellen eine erhebliche Förderung erfahren[1].

Nicht minder verdankt der Nachnahmeverkehr eine wesentliche Festigung seiner Grundlagen der wiederholten Erhöhung des einziehbaren Meistbetrags und einer glücklichen mit Ermäßigungen verbundenen Tarifumgestaltung[2]. Wie ferner der Packetverkehr durch die Anwendung der Einheitstaxe und des Fünfzonentarifs, durch Einführung der einfachen Versendungsweise mittels Packetadresse, durch die Zulassung dringender Packete zur Beförderung mit den Schnell- und Kurierzügen, sowie durch vielfache Erleichterungen in Bezug auf Verpackung und Verschluß der Packete erst seine volle Entwickelungsfähigkeit erlangt hat, so sind dem Postanweisungsverkehr durch Erhöhung des zulässigen Meistbetrags der zu versendenden Gelder, durch Ermäßigung der Portogebühren, durch die Einführung des Giroverfahrens, die erweiterte

---

[1] Es liegen zu Grunde:

der Einführung der Bücherbestellzettel die Verf. v. 25. Oktober 1871, Amtsbl. S. 393,

der Erhöhung des zulässigen Meistgewichts für Drucksachen die Verordnung des Reichskanzlers v. 4. Novbr. 1871, Amtsbl. S. 485,

der anderweiten Festsetzung des Drucksachentarifs die Verordnung des Reichskanzlers vom 23. Mai 1890, Amtsbl. S. 169,

der grundsätzlichen Zulassung von Drucksachen als außergew. Zeitungsbeilagen die Verordnung des Reichskanzlers vom 30. Septbr. 1871, Amtsbl. S. 341,

der Verbilligung der Zeitungs-Überweisungen die Verordnung des Bundeskanzlers vom 23. Dezember 1870, N. D. Amtsbl. S. 417,

der Ermäßigung der Landbestellgebühren für Zeitungen die Verf. v. 2. Dezbr. 1871, Amtsbl. S. 393,

der Annahme von Zeitungsbestellungen durch die Landbriefträger die Verf. v. 21. Febr. 1871, Amtsbl. S. 75.

[2] Verordnung des Reichskanzlers vom 30. April 1890, Amtsbl. S. 143.

Zulassung telegraphischer Postanweisungen und sonstige Erleichterungen Elemente der Erstarkung zugeführt worden, welche die Postanweisung zum bequemsten und beliebtesten Barversendungsmittel der Neuzeit gemacht haben[1].

Ganz besonderes Interesse verdient unter diesem Gesichtspunkt die Auszahlung der Postanweisungen im Wege des Giroverkehrs mit der Reichsbank. Während die Postverwaltung bereits seit 1879 behufs Erleichterung des Bargeldumsatzes ihrer an Bankplätzen befindlichen Dienststellen in den Giroverkehr mit der Reichsbank eingetreten ist, hat dieselbe in Verfolgung desselben Zieles und zur Bequemlichkeit des Publikums seit dem 1. Oktober 1883 den Giroverkehr auch zur Begleichung der auf Postanweisungen auszuzahlenden Beträge dergestalt nutzbar gemacht, daß die Geldbeträge für bestimmte Empfänger, welche Kunden der Reichsbank sind und regelmäßig eine erheblichere Zahl von Postanweisungen empfangen, nicht mehr bar ausgezahlt, sondern auf das Girokonto der Adressaten bei der Reichsbank gutgeschrieben werden. Trägt dieser erleichterte Geldaustausch, wie anerkannt werden muß, das charakteristische Gepräge der neuzeitlichen wirtschaftlichen Entwickelung, welche in dem großen Übertragungsverkehr immer mehr an Stelle der Barwerte die Buchwerte setzt und dem kaum ausreichenden Geldumlauf die Kreditformen des Wechsels, der Checks, der Kontenrechnung ergänzend zur Seite stellt, so ergiebt sich auch in diesem Punkte, daß der Postverkehr in der Aufsuchung und Anwendung neuer Verkehrsformen sich der allgemeinen Wirtschaftsentwickelung aufs engste anschließt.

Im übrigen führte das allgemeine Bestreben, die Benutzung der Post zu erleichtern und zugleich deren Wirksamkeit zu erhöhen,

---

[1] Es liegen zu Grunde:
der Einführung der Packetadressen die Verf. v. 16. Novbr. 1873, Amtsbl. S. 477,
der Zulässigkeit dringender Packete die Verf. vom 24. Januar 1880, Amtsbl. S. 19 und vom 12. Febr. 1880, Amtsbl. S. 33,
den Erleichterungen in Bezug auf Verpackung und Verschluß der Packete die Verf. vom 26. Juli 1870 sowie die Postordnung vom 18. Dezbr. 1874,
der Einführung des Giroverfahrens im Postanweisungsverkehr verschiedene Einzelverfügungen,
der erweiterten Zulassung telegraphischer Postanweisungen die Verf. v. 27. Febr. und 6. März 1881, Amtsbl. SS. 41 und 53.

zu einheitlicher Erweiterung der Annahmebefugnisse der Besteller und Landbriefträger[1] sowie zu einer vollkommeneren

Ausbildung der Bestelleinrichtungen.

Namentlich ist die Packetbestellung überall — vielfach zur Besorgung mittels Zugkraft — eingeführt, die Einsammlung von Packeten durch die Besteller stattgegeben[2], die Bestellung von Postsendungen aller Art an Empfänger im Orts- und Landbestellbezirk der Aufgabepostanstalt übernommen[3] und die Bestellbefugnis in Bezug auf Wertsendungen erweitert worden. Vieles ist namentlich für die Pünktlichkeit und Beschleunigung der Bestellung geschehen. Von der einfachen Posthülfstelle bis hinauf zu dem Hauptbetriebsamt der Millionenstadt hat eine umfassende Vermehrung der täglichen Bestellungen, eine Kürzung und Beschleunigung der Bestellgänge stattgefunden. Wie gegenwärtig in den Landorten täglich vielfach zwei und drei, in den mittleren Städten bis zu acht Bestellungen und Einsammlungen, überall im Anschluß an die ankommenden und abgehenden wichtigeren Posten, ausgeführt werden, so sind in den größten Städten, beispielsweise in Berlin, bis zu 12 tägliche Bestellungen und 15 tägliche Einsammlungen eingerichtet worden. In ihrem Gang und ihren Zielen werden dieselben vielfach durch besondere Vorkehrungen unterstützt, in Berlin z. B. durch eine weitgehende Verzweigung der Bestelleinrichtungen, durch eine größere Unmittelbarkeit der Verbindungen zwischen der Bestellpostanstalt und den ankommenden Zügen, namentlich aber durch die im Jahre 1889 (zunächst für Berlin) geschaffenen „Straßenposten", die in ihrer eigenartigen Einrichtung und Wirkung im In- und Auslande die verdiente Beachtung gefunden haben und seitens des letzteren vielfach zum Gegenstand der Besichtigung und des Studiums gemacht worden sind. Die Berliner „Straßenposten" sind ambulante, mit Stempel-, Sortier- und Verpackungseinrichtungen versehene zweispännige Stadtposten, in welchen zu diesem Dienst besonders vorbereitete Beamte während der Fahrt die bei den Stadtpostanstalten oder durch den Briefkasten des Wagens eingelieferten Stadtbriefe nach den Bestellpostanstalten

[1] Verf. v. 25. Mai 1870, R. D. Postamtsbl. S. 142.

[2] Verf. v. 12. März 1883, Amtsbl. S. 89.

[3] Verf. v. 3. Febr. 1871, R. D. Postamtsbl. S. 41.

sortieren und den letzteren unmittelbar oder durch andere anschließende Straßenposten zuführen. Die Straßenposten gehen, gewissermaßen wie eine oberirdische Rohrpost, in 11 Kursen strahlenförmig von einem gemeinsamen Mittelpunkte, dem Briefpostamte, aus, kursieren von 10 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Nachmittags stündlich einmal hin und zurück und bringen die 47 Bestellpostanstalten des 60 Quadratkilometer großen Stadtgebietes mit 800 Briefkasten dergestalt in fortgesetzte und engste Berührung, daß jeder in Berlin zur Post gegebene Stadtbrief durchschnittlich schon in der nächsten Stunde von der Bestellpostanstalt abgetragen wird. Die hierdurch herbeigeführte Beschleunigung in der Bestellung der Sendungen beträgt 1—12 Stunden. Reicht dieser Erfolg unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsinteressen einer Millionenstadt schon allein hin, den „Straßenposten" einen hervorragenden Platz unter den Einrichtungen binnenstädtischen Großverkehrs zu sichern, so ist die bereits eingetretene gleichzeitige Verwertung der Straßenposten zur beschleunigten Vermittelung des Fernverkehrs nach und von den Bahnhöfen vollends geeignet, denselben den Stempel der Gemeinnützigkeit im Dienste des Gesamtverkehrs aufzudrücken.

Hand in Hand mit allen Neueinrichtungen und Verbesserungen, zugleich deren Wirkung unterstützend, ging das Bestreben, durch

Beseitigung veralteter Formen und Vereinfachung des Geschäftsbetriebes

den erhöhten Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden.

Um die großen Gesichtspunkte festzuhalten, soll hier nur auf die allgemeinen Richtungen der Neuregelung des inneren Dienstes hingewiesen werden. Eine völlige Umgestaltung des gesamten überkommenen Dienstbetriebes, welcher gegenüber dem zunehmenden Verkehr der freien Bewegung entbehrte, die durchgreifende Beteiligung der Bahnposten an der Überführung des Verkehrs, die in dieser sowie in jeder anderen Gestalt herbeigeführte Verwertung der Beförderungszeit zur Bearbeitung der Versendungsgegenstände, die umfassende Einführung des summarischen Verfahrens in die Absendungs-, Umleitungs- und Übergabegeschäfte, die Vereinfachung der sonstigen Betriebstechnik sowie der Buchführung und des Kassen- und Rechnungswesens waren ebensoviele notwendige als geeignete

Hülfsmittel, den Massenverkehr nicht nur zu bewältigen, sondern in durchweg geordneten Bahnen zu halten[1].

B. Im Verkehr mit dem Auslande.

Verlassen wir das Gebiet des inneren deutschen Verkehrs und werfen wir einen Blick auf die Entwickelung der Postbeziehungen zum Auslande, so darf dieser Blick ein Lichtblick in des Wortes vollster Bedeutung genannt werden. Denn die letzten 20 Jahre haben auf diesem Gebiete ein Ergebnis gezeitigt, das bisher in keiner andern der bestehenden internationalen Beziehungen in diesem Umfange erreicht ist: die Vereinigung fast aller civilisierten Völker der Erde zu einer einzigen Postverkehrsgemeinschaft: zum

Weltpostverein.

---

[1] Unter den Einzelmaßregeln zur Anpassung der Dienstformen an die erhöhten Anforderungen des Verkehrs sind als besonders wichtig hervorzuheben:
der Wegfall der Einzeleintragung der Packete in die Karten (Verf. v. 12. März 1870, Amtsbl. S. 51),
die Beseitigung der Umarbeitung der Packete und Wertbriefe durch Aufhebung der Kartierungsbezirke (Verf. v. 12. März 1870 a. a. O.),
die Beschränkung der Kontrolen über Wert- und Einschreibsendungen (Verf. v. 17. Juli 1870, Amtsbl. S. 273),
die Mitwirkung der Bahnposten bei Umarbeitung der Wertsendungen (Verf. v. 25. April 1871, Amtsbl. S. 175),
die summarische Versendung der Packete unter Wegfall der bisherigen Begleitbrief-Kartenschlüsse (Verf. v. 15. April 1873, Amtsbl. S. 229),
die bereits erwähnte Einführung der Packetadressen an Stelle des weitläufigen Begleitbriefwesens (Verf. v. 16. Novbr. 1873, S. 477),
die fortlaufende Vereinfachung des Übergabegeschäfts bei den Bahnposten und den Posten auf gewöhnlicher Straße (Verf. v. 17. Juli 1870, Amtsbl. S. 274, v. 13. Oktober 1873, Amtsbl. S. 416, v. 24. Septbr. 1884, Amtsbl. S. 269 und v. 30. November 1890, S. 363),
die summarische Überweisung der Einschreibbriefe, (Verf. v. 25. Juni 1889, Amtsbl. S. 203, und v. 10. April 1890, Amtsbl. S. 123),
die Änderung des Kontrolverfahrens über die Einnahme- und Ausgabe-Ergebnisse des Postanweisungsverkehrs (Verf. v. 31. Mai 1873, Amtsbl. S. 285),
die Vereinfachung des Quittungswesens (Verf. v. 30. Septbr. 1885, Amtsbl. S. 271),
die Erleichterung des Wertzeichenvertriebs durch vereinfachte Buchführung und Einschränkung der Rechnungsformen (Verf. v. 18. Juni 1890, Amtsbl. S. 257).

Doch um den Wert des Besitzes voll zu würdigen, ist es notwendig, auf den Ursprung der Einrichtungen, deren Wohlthaten wir jetzt genießen, zurückzugehen und die epochemachende Wandlung der Dinge zu beleuchten.

Vordem waren die postalischen Beziehungen zwischen deutschen Ländern und dem Auslande durch Einzelverträge geregelt. Bei der Verschiedenheit der Ansprüche und Rechte, welche hierbei die Staaten auf Grund ihrer Lage und der Größe ihres Gebietes glaubten geltend machen zu können, ergab sich eine große Mannigfaltigkeit der Vertragsbestimmungen in Bezug auf Taxsätze, das Verhältnis der Portoteilung, die Zahlung von Transitgebühren. Noch besonders verschärft wurde dieser Zustand durch die mangelnde Einheit in den inneren Portotarifen vieler Länder. Bis zu welchem Maße die Vielgestaltigkeit gedeihen konnte, möge beispielsweise daraus ersehen werden, daß in dem preußisch-belgischen Postvertrage von 1846 für die durch Preußen transitierenden Briefe nach deutschen Staaten nicht weniger als dreiunddreißig verschiedene Portotaxen vereinbart waren. Das Vorherrschen der Sonderinteressen erzeugte überdies in Bezug auf die Vorschriften über die Beschaffenheit der Postsendungen und über die dienstliche Behandlung der letzteren eine bunte Mannigfaltigkeit. Und je mehr die Verkehrsbeziehungen sich vervielfältigten, um so verwickelter und unübersichtlicher wurden die Zustände.

Da kamen die Jahre 1866 und 1870/71, welche die Notwendigkeit einer völligen Neugestaltung der deutschen Postvertragsbeziehungen zum Auslande mit sich brachten. Aber trotz des Bestrebens der geeinten deutschen Postverwaltung, hierbei der Einführung einheitlicher und einfacher Vertragsgrundsätze die Wege zu ebnen, blieb unter den damaligen Verhältnissen die Notwendigkeit des Abschlusses zahlreicher Einzelverträge vorläufig bestehen. Beispielsweise wurden in den Jahren 1868—1874 von der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes bezw. derjenigen des Deutschen Reiches nicht weniger als 24 Postverträge und Postübereinkommen mit fremden Ländern geschlossen.

Inzwischen aber brach sich der Gedanke siegreich Bahn, den der nachmalige Gründer des Weltpostvereins bereits im Jahre 1868

in einer Denkschrift[1] niedergelegt hatte: der Gedanke, an Stelle der vorhandenen Vielseitigkeit der Vertragsbeziehungen zum Auslande einen Einheitsvertrag zu setzen, die Länder der Erde postalisch zu einer Gemeinschaft zu vereinigen. Lebenskräftige Gestalt erhielt dieser Gedanke im Jahre 1874 durch den „Allgemeinen Postvereinsvertrag“ von Bern, der wesentlich nach deutschem Plane, durch deutsche Thatkraft und Ausdauer zu stande gekommen ist. An dem neuen epochemachenden Vertrage beteiligten sich bereits sämtliche Staaten Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika, ein Teil Asiens und Nordafrikas. Der Vertrag, welcher sich ausschließlich mit dem Briefpostverkehr befaßt, bringt die wichtigsten grundlegenden Sätze postalischer Vereinsbildung zur praktischen Ausführung. Dadurch, daß die vertragschließenden Länder ein einziges Postgebiet bilden, schwinden für den Postverkehr innerhalb des Vereins alle politischen Grenzen. Als Ausfluß dieses Prinzips ergaben sich die weiteren Grundzüge des Vertrags, die Freiheit des Transits, die Bindung der Land- und Seetransitgebühren, die Einheit und Billigkeit des Portos, der Wegfall der Portoteilung. War durch die Freiheit des Transits ein internationales Durchgangsrecht für den Postverkehr gewährleistet, so wurde dasselbe doch erst durch die gleichzeitige Feststellung der Transitgebühren auf mäßige Einheitssätze praktisch wirksam, weil nunmehr der ungebührlichen fiskalischen Ausnutzung der Durchgangsstraßen ein Riegel vorgeschoben war. Auf diesen beiden Grundsätzen zusammen baute sich das System des billigen Einheitsportos auf; denn die niedrigen und einheitlich bemessenen Transitgebühren waren die notwendige, aber auch ausreichende Voraussetzung für die Einführung eines Auslandsportos, welches in seiner Höhe die damals bestehenden Inlandstaxen vieler Länder nicht überschritt. Auf der Portoeinheit fußte wiederum der Grundsatz des Wegfalls der Portoteilung: jeder Staat behielt die von ihm erhobenen Gebühren.

Hiermit war die Form gefunden, in welche die internationalen postalischen Beziehungen der Länder einheitlich gekleidet und innerhalb welcher die Länder der ganzen Erde in ein festes Gefüge zu

[1] Veröffentlicht im Postamtsbl. für 1871, S. 154 ff.

einander gebracht werden konnten. Der Berner Vereinsvertrag, der mit seinen allgemeinen Bestimmungen an die Stelle zahlreicher Einzelverträge getreten ist, der für den internationalen Verkehr einheitliches Porto und gleichartige Behandlung der Briefpostsendungen herbeigeführt, Staaten aus vier Weltteilen zu einem postalischen Gemeinwesen verbunden und diesem Gemeinwesen eine zweckentsprechende Gliederung gegeben hat, bildet somit die Grundlage, auf welcher in natürlicher Fortentwickelung des „Allgemeinen Postvereins" der Bau des Weltpostvereins erwachsen ist.

Seit seiner Gründung hat der Weltpostverein — in allmählicher Fortbildung durch den Kongreß in Paris 1878, die Konferenz in Paris 1880, ferner durch die Weltpostkongresse in Lissabon 1885 und in Wien 1891 — drei große Aufgaben erfüllt, welche für die Beziehungen Deutschlands zu dem gesamten Auslande von entscheidender Bedeutung sind. Er hat

1. über alle civilisierten Staaten der Welt sein Wirkungsgebiet ausgedehnt, in welchem nur eine Brieftaxe und eine einheitliche Behandlung der Postsendungen herrscht; er hat
2. die ersten gemeinschaftlichen Gesetze für die Behandlung des Völkerbriefverkehrs in unablässiger Beobachtung der wechselnden Bedürfnisse und Ansprüche ergänzt und vervollkommnet sowie umfassende Erleichterungen des Briefverkehrs fortdauernd verwirklicht; und schließlich ist es
3. wesentlich deutscher Initiative gelungen, nach und nach die Vermittelung aller anderen Versendungsgegenstände, der Wertbriefe, Postanweisungen, Packete, Postaufträge und Zeitungen zur Aufgabe des Vereins zu machen.

Räumlich ist der Gedanke der Weltpost fast ganz verwirklicht. Nachdem die britischen Kolonieen Australasiens, Natal und die südafrikanische Republik ihren Beitritt zum Verein kürzlich vollzogen haben, sind es von den Ländern mit organisiertem Postwesen nur noch die Kap-Kolonie sowie der Oranje-Freistaat, welche dem Verein noch nicht angehören, auf welche aber gleichwohl seit dem 1. Juli

1892 die Einheitsbrieftaxen Anwendung finden. China, obwohl noch außerhalb des Vereins, ist an den dem fremden Verkehr erschlossenen Handelsplätzen mit Postanstalten verschiedener Vereinsländer, darunter mit deutschen Postanstalten in Shanghai und Tientsin, versehen, welche unter den Vereinsbedingungen den Briefverkehr mit dem Weltpostgebiete vermitteln. Ähnliches gilt von Marokko.

Für den deutsch-ausländischen Briefverkehr ist es heute erreicht, daß an Stelle der noch im Jahre 1874 vorhandenen 65 verschiedenen Portosätze für frankierte und 28 verschiedenen Portosätze für unfrankierte Briefe eine einzige Taxe den gesamten Briefverkehr über den ganzen Erdkreis bis zur Grenze des Vollkommenen erleichtert. Was dies für die Technik des Dienstes bedeutet, möge aus dem Umstande ermessen werden, daß der Inhalt des 332 Druckseiten starken Briefposttarifs für die Norddeutschen Postanstalten aus dem Jahre 1867 heute auf 2 Druckzeilen zurückgeführt ist.

Doch nicht in der Portoeinheit allein, sondern in ihrer bedeutungsvollen Verbindung mit der Billigkeit der Taxen liegt der große Segen begründet, den der Weltpostverein dem Weltverkehr gebracht hat. Während noch 1863 für einen einfachen Brief nach Norwegen 95 Pfennig, nach Nordamerika 120 Pfennig, nach Westindien und Australien 165 Pf., nach Ecuador 245 Pf. aufzuwenden waren, beträgt heute die einfache Brieftaxe nur 20 Pf. für das ganze Erdenrund.

Ganz besonders fruchtbar für den deutsch-ausländischen Verkehr erwies sich die Erweiterung der Beziehungen hinsichtlich des Austausches von Wertbriefen, Postanweisungen, Packeten und Postaufträgen nach den einheitlichen grundsätzlichen Bestimmungen des Weltpostvereins.

Bekanntlich schuf der Pariser Weltpostkongreß 1878 die hierzu erforderlichen Grundlagen für den Wertbrief- und Postanweisungsdienst, die Pariser Konferenz 1880 für den Packetdienst, der Lissaboner Kongreß 1885 für die Versendung von Postaufträgen. Für alle diese Dienstzweige bestanden bis dahin zwischen Deutschland

und den fremden Ländern, soweit ein Austausch der bezeichneten Versendungsgegenstände überhaupt eingerichtet werden konnte, zahlreiche Einzelverträge mit den mannigfaltigsten Grundbestimmungen. Beispielsweise waren im Jahre 1875 bei einem Auslandsverkehr von 529000 Postanweisungen für diesen Verkehr 10 Einzelverträge mit 19 verschiedenen Portosätzen, für Wertbriefe, deren Zahl sich im Verkehr mit dem Auslande damals auf 1,8 Mill. Stück belief, 13 Einzelverträge abgeschlossen; nur mit 7 Ländern bestand im Jahre 1884 ein Austausch von Postaufträgen auf Grund ebensovieler Sonderabkommen, und auch der Packetaustausch mußte bis 1880 von Staat zu Staat unter schwierigen Verhandlungen um die Beförderungsbedingungen und um die Portoanteile geregelt werden.

Alle diese Gegenstände des Postverkehrs kommen gegenwärtig zwischen Deutschland und einer großen Anzahl von Staaten unter einheitlichen Bedingungen sowie nach einheitlichen Gebührensätzen und unter übereinstimmender Behandlung zur Versendung. Die Zahl der unter diesen einheitlichen Bedingungen des Weltpostvereins mit Deutschland im Verkehr stehenden Staaten hat sich von Jahr zu Jahr vermehrt. Dieselbe beträgt in den Austauschgebieten für Wertbriefe 23, für Postanweisungen 26, für Packete 27, für Postaufträge 15[1]. Da-

[1] Zu diesen unter der Ägide des Weltpostvereins vereinigten Austauschgebieten gehören:

für Wertbriefe:

Deutschland (mit Kamerun), Österreich-Ungarn, Argentinien, Belgien, Bulgarien, Dänemark und die dänischen Kolonieen, Ägypten, Spanien, Frankreich, die französischen Kolonieen, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal und die portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Rußland, Salvador, Serbien, Schweden, die Schweiz, Tunis und die Türkei;

für Postanweisungen:

Deutschland (mit Kamerun, Neu-Guinea, Togo, Ostafrika), Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Chile, Dänemark und die dänischen Kolonieen, Ägypten, Frankreich, die französischen Kolonieen, Japan, Italien, Luxemburg, Niederland, Niederländisch Ostindien, Niederländische Antillen, Niederländisch Guyana, Norwegen, Portugal, Rumänien, Salvador, Siam, Schweden, die Schweiz, Tunis und Uruguay;

für Postpackete:

Deutschland (mit Kamerun, Neu-Guinea, Togo, Ostafrika), Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Chile, Kolumbien, Dänemark und die dänischen Kolonieen, Ägypten, Spanien, Frankreich, die französischen

neben steht Deutschland mit einer Reihe anderer Länder auf Grund besonderer Vereinbarungen in engen Verkehrsbeziehungen: mit 79 verschiedenen Gebieten wird ein Austausch für Postanweisungen, mit 55 Ländern ein solcher für Wertbriefe unterhalten, und im Packetverkehr ist der Bereich, nach welchem eigentliche Postpackete durch die Post verschickt werden können, nunmehr fast über den ganzen Erdball ausgedehnt. Die Zahl der Länder und Kolonialgebiete, mit welchen ein Austausch von kleinen Postpacketen eingerichtet ist, beträgt gegenwärtig annähernd 100.

Vor 12 Jahren kostete ein 3 kg schweres Packet nach Valparaiso 8 Mark 50 Pfennig, heute 3 Mark 20 Pfennig, nach Sofia vor ebensoviel Jahren 3 Mark 40 Pfennig, nunmehr 1 Mark 80 Pfennig. Während noch vor einem Jahrzehnt die Beförderungs- und sonstigen Gebühren, besonders bei kleinen Packeten, eine Höhe erreichten, welche nicht selten den wirklichen Wert der Sendung überstieg, wendet sich heute auch der kaufmännische Verkehr immer mehr einer Beförderungseinrichtung zu, welche vermöge billiger Einheitstaxen den Wettbewerb erleichtert und die Beziehungen vervielfältigt.

Auf dieses Ergebnis darf Deutschland, das älteste Heimatland des Post-Packetverkehrs, mit Recht stolz sein, umsomehr, als namhafte im letzten Jahrzehnt eingeführte Erleichterungen hinsichtlich der zulässigen Größen- und Gewichtsverhältnisse der Packete sowie bezüglich der Zulassung von Nachnahmen, des Eilbestelldienstes, der Nachsendung und Zurückziehung von Sendungen ꝛc. geeignet waren, dem Verkehr die Voraussetzungen zunehmender Entfaltung zu sichern.

Schließlich darf nicht unterlassen werden, auch der Verbesserungen des deutsch-ausländischen Zeitungsverkehrs[1]

Kolonieen, Griechenland, Italien, Luxemburg, Montenegro, Niederland, Norwegen, Portugal, Rumänien, Salvador, Serbien, Schweden, die Schweiz, Siam, Tunis, Uruguay;

für Postaufträge:

Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Ägypten, Frankreich, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederland, Niederländisch-Indien, Portugal, Rumänien, Salvador, die Schweiz, Tunis.

[1] Der einheitliche internationale Zeitungsdienst wird ausgeführt von

Erwähnung zu thun, welcher auf Grund des neuen Wiener Übereinkommens der bisherigen von Land zu Land bestehenden Verschiedenheiten entkleidet und nach einheitlichen Grundsätzen zwischen Deutschland und einer Reihe anderer Staaten geregelt ist. Die Wirkungen des erleichterten internationalen Zeitungsverkehrs sind nicht zu unterschätzen; sie umfassen wichtige Gebiete menschlicher Thätigkeit in materieller und geistiger Beziehung. Die Fortschritte der Kultur und Bildung, ihre Verbreitungsmittel und Erzeugnisse sind unter dem völkerverbindenden Einflusse des neuzeitlichen Verkehrs universell; sie drängen über die nationalen Grenzen und wollen Gemeingut Aller werden. Darum gehört die Leichtigkeit, Regelmäßigkeit und Billigkeit des Austausches der besseren geistigen Erzeugnisse zu den ersten Erfordernissen im Wechselverkehr der Kulturstaaten. Tauscht doch Deutschland schon jetzt, obwohl ein erheblicher Teil der Zeitungen nicht im Postbezugswege versandt wird, annähernd 20 Millionen Zeitungsexemplare jährlich im Postwege mit dem Auslande aus; dabei hat sich die Zahl der in Deutschland gelesenen auswärtigen Zeitungen seit 30 Jahren fast vervierfacht.

Während Deutschland in dieser Weise allezeit auf der Warte stand, um die Beförderungsbedingungen des Verkehrs mit dem Auslande erfolgreich zu erleichtern, war es auch nicht lässig, hinsichtlich der Beförderungsmittel nach überseeischen Ländern mehr als früher selbstthätig einzutreten und auch in seinen Kolonieen mit Verkehrseinrichtungen vorzugehen.

Der Festigung des deutschen Kolonialbesitzes sind die

Anlagen zur Herstellung und Förderung des Postverkehrs in den Schutzgebieten

auf dem Fuße gefolgt. Postanstalten wurden errichtet, der Bau von Telegraphenanlagen teils ausgeführt, teils vorbereitet. Regelmäßige Wasser- und Landverbindungen ermöglichen den zweckmäßigen Austausch von Postsendungen; die billige Weltposttaxe und die

Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Italien, Ägypten, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Rumänien, Schweden, der Schweiz und Uruguay.

fortschreitende innere Vervollkommnung der Einrichtungen belebt und fördert den allgemeinen Verkehr.

Bis jetzt sind deutsche Postanstalten eingerichtet:

im Kamerungebiet: in Kamerun, Victoria, Bibundi und Groß-Batanga;

im Togogebiet: in Klein-Popo und Lome;

in Deutsch-Südwestafrika: in Windhoek;

in Deutsch-Ostafrika: in Dar-es-Salaam, Bagamoyo, Tanga, Kilwa, Lindi, Pangani, Saadani;

in Deutsch-Neuguinea: in Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort und Herbertshöh;

im Schutzgebiet der Marschall-Inseln: in Jaluit;

außerdem in Apia, Shanghai und Tientsin.

Von den genannten Postanstalten sind Dar-es-Salaam und Bagamoyo durch unterseeische, auf Veranlassung der Reichs-Postverwaltung von der Eastern und South African Telegraph-Company gelegte, seitens des Reichs zunächst auf 20 Jahre angemietete Kabel unter sich und mit Zanzibar verbunden; ebenso ist zwischen Bagamoyo und Tanga zur Verbindung der wichtigeren nördlichen Plätze eine oberirdische 180 Kilometer lange Telegraphenleitung hergestellt, welche auf 6 m hohen, je 30 kg schweren Mannesmann-Röhren ruht. Durch die am 18. Februar 1893 von der afrikanischen Telegraphengesellschaft vollendete Legung des Kabels Bonny-Kamerun ist schließlich auch die schnellste Verbindung unserer Westafrikanischen Kolonieen mit Deutschland und allen Telegraphen der Erde gewährleistet. Mit lebhafter Befriedigung folgen die Handelswelt und die kolonisatorisch wirkenden Kreise diesem Ausbau von Einrichtungen, welche das vorzugsweise praktische Element beginnender Kultur in die deutschen Kolonieen hineintragen. Freilich liegt dort die Bürgschaft erfolgreicher Verkehrsthätigkeit nicht in der schematischen Ordnung heimatentlehnter Verkehrsmittel. Was erreicht wurde und angestrebt wird, das hat seine kräftige Wurzel in dem sorgfältigen Anpassen der Diensteinrichtungen an die Eigenart der Bedürfnisse und an die Mittel, welche die Landesverhältnisse, die Bodenbeschaffenheit, die klimatischen Einflüsse und die Menschenrasse bieten. Wie auf der einen Seite je nach dem Umfang der Geschäfte und den örtlichen Verhältnissen

bald deutsche Berufsbeamte eingestellt, bald Kolonialbeamte zur Wahrnehmung des Postdienstes im Nebenamte in Anspruch genommen werden, so vermitteln bei einem Teil der Postanstalten die überseeischen Postdampfer, die Küstenfahrzeuge, Kriegs- und Regierungsdampfer den aufstrebenden Verkehr, bei dem andern das Ochsengespann, das Kameel oder der leichtgeschürzte Bote, der sein Dienstbekleidungsbedürfnis ebenso anspruchslos als billig mit der weißen Mütze und dem schwarz-weiß-roten Armbande deckt.

Den Fortschritten in dem Ausbau der kolonialen Verkehrseinrichtungen gesellt sich eine ausdauerde und erfolgreiche Thätigkeit zur

Herstellung und Vermehrung der Postbeförderungseinrichtungen nach überseeischen Gebieten.

Während Deutschland vordem in seiner politischen und wirtschaftlichen Zerrissenheit, wenig beteiligt an den großen Seepostverbindungen, hinsichtlich seiner überseeischen Posten von andern Staaten fast vollständig abhängig war, legen heute zahlreiche deutsche Seepostlinien Zeugnis ab von der ungeheuren Erstarkung seines Verkehrs und seiner Verkehrsleistungen. Wir erinnern nur an die durchgreifende Vermehrung der Postfahrten nach Nordamerika, Westindien, Mexico, Brasilien und Westafrika, sowie an die neuen, eine wichtige Epoche im Verkehrsleben Deutschlands bezeichnenden Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien, Australien und Ostafrika, welche mit der Post zugleich deutschen Einfluß und deutschen Handel in fremde Länder tragen. Zur Zeit werden deutsche Seepostverbindungen ausgeführt durch Schiffe

a) des Norddeutschen Lloyd

von Bremerhafen über Genua, Port Said, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong nach Shanghai mit Zweiglinie von Hongkong nach Yokohama,

von Bremerhafen über Genua, Port Said, Aden, Colombo, Adelaide, Melbourne nach Sydney mit Zweiglinie von Sydney nach Apia,

von Brindisi nach Port Said, als Post-Anschlußlinie zu den genannten beiden Hauptlinien,

von Bremerhafen über Southampton nach New-York,

von Bremerhafen nach Baltimore,
von Bremerhafen nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos,
von Bremerhafen nach Montevideo und Buenos Aires.

b) der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft

von Hamburg (Cuxhafen) über Southampton nach New-York,
von Hamburg über Havre nach New-York,
von Hamburg über Havre nach Westindien und Mexiko.

c) der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft

von Hamburg über Lissabon nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos,
von Hamburg nach Buenos-Aires und Montevideo.

d) der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kosmos"

von Hamburg nach Montevideo, Valparaiso und Callao.

e) der Afrikanischen Dampfschiffs-Aktien-Gesellschaft (Woermann-Linie)

von Hamburg über Madeira nach der Westküste Afrikas.

f) der Deutschen Ostafrika-Linie

von Hamburg über Neapel nach Port Said, Aden, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Lindi, Mozambique und Port Natal, mit zwei Zweiglinien von Dar-es-Salaam nach den Häfen im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet und von Zanzibar nach den Häfen der portugiesischen Kolonie Mozambique.

g) der Neu-Guinea-Kompagnie

von Singapore nach Deutsch Neu-Guinea.

Vor 67 Jahren ging Deutschlands erster Dampfer von Stralsund nach Ystadt, vor 45 Jahren fuhr der erste deutsche Dampfer großer Fahrt von Bremen nach New-York: und heute weht auf allen Oceanen die deutsche Postflagge. Sie repräsentiert den deutschen Postkurs durch die ganze Welt und steht auch in siegreichem Wettbewerb um die transatlantische Beförderung fremder Posten. Die deutsch-amerikanischen Postdampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburger Packetfahrt haben Deutschland im Schnelldampferverkehr ein Übergewicht gegeben, welches die Amerikanische Postverwaltung veranlaßt hat, den deutschen Schiffen in

den letzten Jahren einen hervorragend großen Teil der amerikanisch-englischen bezw. europäischen Post zuzuführen. Von beiden Linien sind 1890/91 788 000 kg. d. s. ebensoviel Briefsendungen amerikanischen Ursprungs befördert worden, wie von den übrigen 11 fremden Linien zusammengenommen. Die Durchschnittszeit, welche vom Empfange der Post in New-York bis zur Ablieferung derselben in London verflossen ist, stellte sich nach dem Jahresbericht des General-Postamts in Washington für 1891/92 bei den Schiffen

der Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt-A.-G.	auf	177,3	Stunden
des Norddeutschen Lloyd	„	203,6	„
der White-Star-Linie	„	208,7	„
der Inman-Linie	„	211,0	„
der Cunard-Linie	„	215,8	„
der Guion-Linie	„	207,7	„ .

Aber nicht nur der äußeren Entwickelung des Seepostverkehrs, sondern auch der inneren Nutzungssteigerung des solcher Art geschaffenen Verkehrsorganismus galt die nachhaltig geübte Fürsorge. Ganz besondere Maßregeln verlangte der zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in großem Maßstab entwickelte Postverkehr. Gingen doch den deutschen Empfangsstellen schon im Jahre 1888 20 000 umfangreiche Postsäcke aus den Vereinigten Staaten zu, während im Jahre 1889 in beiden Richtungen 38½ Millionen, im Jahre 1890 über 40 Millionen Postsendungen befördert wurden. Obwohl nun die bis zu 19 und 20 Seemeilen in der Stunde gesteigerte Fahrgeschwindigkeit der Schiffe es zu Wege gebracht hat, daß derselbe Zeitraum, der noch vor 30 Jahren erforderlich war, um einen Brief von Deutschland nach dem 3558 Seemeilen entfernten New-York zu bringen [1], jetzt hinreicht, um auch die Antwort auf diesen Brief wieder an den Absender in Deutschland gelangen zu lassen, so machten doch der fortdauernd steigende Verkehr und das allgemeine Bedürfnis es erforderlich, auch noch den unliebsamen Aufenthalt zu beseitigen,

[1] Es gebrauchten zur Zurücklegung der Strecke Liverpool-New-York die Cunard-Dampfer im Jahre 1840 15 Tage, im Jahre 1850 13 Tage; 1891 ist die Strecke von Southampton bis New-York (3125 Meilen) von deutschen Schnelldampfern in rund 6½ Tagen durchfahren worden. Eine interessante vergleichende Darstellung über die Zunahme der Fahrgeschwindigkeit giebt Prof. C. Basley in „die neueren Schnelldampfer der Handels- und Kriegsmarine,“ Kiel und Leipzig, Lipsius & Tischer 1891.

welchem die von Amerika eintreffenden unsortierten Sendungen in den Landungshäfen unterlagen, um daselbst sortiert und zur Absendung mit den abgehenden Eisenbahnzügen vorbereitet zu werden. Da alle andern zu diesem Zweck angewandten Mittel sich als unzureichend erwiesen, ist die Reichspostverwaltung vom 1. April 1891 [1] ab, im Einvernehmen mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten, dazu übergegangen,

deutsch-amerikanische Seeposten

d. h. schwimmende Postbureaus an Bord der deutschen Postdampfer zwischen Bremen bezw. Hamburg und New-York einzurichten, welche die Post bereits während der Fahrt bearbeiten, unmittelbare Kartenschlüsse auf größere Orte und die wichtigsten Bahnposten fertigen und auf diese Weise die sofortige Weitersendung vom Landungshafen mit den nächsten Schnellzügen bezw. die sofortige Bestellung im Landungshafen ermöglichen. Die Formen des Dienstes unterliegen den Bestimmnngen des Weltpostvertrags dergestalt, daß die Seepost, in welcher je ein deutscher Beamter und Unterbeamter, sowie ein amerikanischer Beamter thätig sind, in der Richtung nach Amerika als deutsche Postanstalt und in der Richtung nach Deutschland als eine Postanstalt der Vereinigten Staaten anzusehen ist.

Die an die Einrichtung geknüpften Erwartungen hinsichtlich der Beschleunigung der Post haben sich in vollstem Maße erfüllt: die Briefe kommen, obwohl bereits im ersten Halbjahr die Seeposten teilweise mit 250 bis 550 großen Postsäcken angelangt sind, 6 bis 24 Stunden früher zur Bestellung; die Überlastung der anschließenden Bahnposten ist gehoben; die Reisenden haben Gelegenheit, Sendungen und Telegramme aufzuliefern und zu empfangen, ein Vorteil, von welchem reicher Gebrauch gemacht wird.

Indem die Reichspostverwaltung in dieser Weise die Pflege und Belebung der oceanischen Verbindungen in die eigene Hand nimmt, schafft sie einen Faktor, der unter vollster Ausnutzung des kostbar gewordenen Kapitals an Zeit den gewaltigen Postverkehr

---

[1] Verf. v. 24. März 1891, Amtsblatt S. 115.

der Seelinien erfolgreich beherrscht und der Gesamtbeförderung eine weit erhöhte Schnelligkeit und Pünktlichkeit sichert.

Große Ziele und Erfolge im innern und äußern Postverkehr sind erreicht und noch läßt sich die Grenze ihrer Wirkungen nicht übersehen. Das Ganze aber bietet uns ein wechselreiches — in einzelnen Beziehungen auf besonderer Anlage graphisch dargestelltes — Bild des Schaffens und Neugestaltens; seine Lichtreflexe zeigen sich in den Verkehrsergebnissen und in der durch sie herbeigeführten Förderung der allgemeinen Wohlfahrt.

VI. Neu-Einrichtungen, Verkehrs-Verbesserungen und -Erleichterungen im Telegraphenwesen.

Wie das Eintreffen eines vom Gesetzgeber glücklich vorausgesehenen Ereignisses erscheint es in der Zeitgeschichte, daß mit dem Ablauf der acht Jahre, welche durch die Reichsverfassung für den Ausgleich der aus den einzelnen deutschen Staaten überkommenen Verschiedenheiten in den Aufgaben und Leistungen der Verkehrsverwaltungen vorgesehen waren, die Wiedervereinigung des Post- und Telegraphenwesens zeitlich zusammenfiel. Hatte die Verkehrschronik des Jahres 1876 nur das Recht, dieses Ereigniß wie einen glücklichen Zufall zu begrüßen, so dürfen wir in demselben heute, nach rückschauendem Zusammenfassen des allgemeinen Werdeganges, wesentlich mehr, als das erblicken. Auch hieße es, das Walten der Geschichte und die treibenden Elemente der geistigen und wirtschaftlichen Entwickelung unseres Volkes verkennen, wollten wir in jenem Ereignis lediglich den zufälligen Treffpunkt glücklicher Umstände sehen. Es war vielmehr ein Stück jenes kategorischen Imperativs, der auch im allgemeinen Leben der Völker und im Staatsverwaltungswesen seine Stimme erhebt und um so machtvoller spricht, je wichtiger die Interessen sind, von denen er diktiert wird. Eine Verkehrs- und finanzpolitische Notwendigkeit in einer Zeit, in welcher der Staat wie die Einzelwirtschaften auf die Bereitstellung leichter, einheitlich geleiteter und einheitlich gebotener Verkehrsmittel angewiesen waren, um die rückläufige Bewegung im Erwerbsleben zu überwinden, erwies sich die Vereinigung beider hochwichtiger Verkehrsverwaltungen in einer baurüstigen, verwaltungs- und finanzkräftigen Hand als die notwendige Vorbedingung jeder

gedeihlichen Entwickelung. Die Mittel und Wege zum Zweck aber kannte keine andere Hand besser, als diejenige der Postverwaltung, welche auf große Erfolge reformatorischer Thätigkeit zurückblickte und aus der Erkenntnis der Mängel der Vergangenheit die Kraft und Einsicht für die Aufgaben der Gegenwart zu ziehen vermochte.

In der Erfassung dieser Aufgaben und in der Verwirklichung des Grundsatzes, das Post- und Telegraphenwesen als eine den befruchtenden Zwecken der allgemeinen Staats- und Volkswirtschaft dienende Anstalt zu verwalten, machte sich in erster Linie der leitende Gesichtspunkt bemerkbar, *das Netz der Reichs-Telegraphenanstalten und Telegraphenverbindungen* — zunächst selbst unter erheblichen Opfern — *nach außen zu verbreitern, nach innen zu verdichten.* Daß dies nur in engem organischem Anschluß an die nach und nach über das ganze Land vorgeschobenen Postanstalten geschehen konnte, ist bereits an anderer Stelle hervorgehoben worden. Wie sehr ein gewisses Maß organischer Vereinigung beider Anstalten für das Telegraphenwesen ein unentbehrliches Lebenselement geworden war, erweist sich aus dem Umstande, daß selbst zur Zeit der Trennung beider Verwaltungen von 1867 bis 1875 gleichwohl die Vereinigung einer Anzahl von Telegraphenanstalten mit Ortspostanstalten als eine zweckmäßige finanzielle Maßregel und als erleichternde Handhabe für die Ausdehnung des Telegraphennetzes auf Orte mit geringerem Verkehr bestehen blieb. Und es ist nicht zufällig, daß die selbständigere Ausbildung der Telegraphenanlagen und die zunehmende Loslösung des Telegraphenbetriebs aus dem Organismus der Postanstalten einen finanziellen Rückgang der Telegraphenverwaltung im Gefolge hatte. In dieser Entwickelungsrichtung trat ein fast plötzlicher Wandel während des Jahres 1875 ein, als die oberste Leitung beider Verkehrsverwaltungen bereits enger verschmolzen war. Schon betrug Ende des genannten Jahres nach planmäßigen Verwaltungsvorbereitungen die Zahl der vereinigten Verkehrsanstalten, welche in dem Zeitraum 1867—1871 von 781 auf 667 und schließlich auf 634 zurückgegangen war, 1686; und um den Beamtenkörper für die neue große Aufgabe befähigt zu machen, wurden in demselben Zeitraum bereits 4851 Beamte gegenüber 1000

im Jahre 1872 für den Telegraphendienst ausgebildet. Mit dem Jahre 1876 aber begann jene bedeutende

Ausbreitung der Telegraphenanstalten,

welche ebenso sehr durch die Schnelligkeit, mit der sie vor sich ging, als durch die planmäßige Sicherheit, mit der sie dem thatsächlichen Bedürfnis folgte, die allgemeine Beachtung verdient. Der zunehmende Grad der Entwickelung spiegelt sich in folgender Zahlenreihe wieder. Die Zahl der Telegraphenanstalten hat betragen:

in den Jahren	1868	1875	1880	1885	1891
im Reichs-Postgebiet	962	1686	5550	7535	12 122

in ganz Deutschland 1891: 14 175.

Zahlreiche Ortschaften und Distrikte in allen Teilen des Reichs, welche früher der telegraphischen Verbindungen entbehrten, sind inzwischen Teilnehmer des telegraphischen Verkehrs geworden. Auch hat mit der Ausbreitung der Reichs-Telegraphenanstalten dazu übergegangen werden können, die früheren Kommunal-Telegraphenstationen zu beseitigen und die der Ausübung des Telegraphenregals schädliche weitgehende Benutzung der Eisenbahntelegraphen zur Vermittelung des Privattelegrammverkehrs wesentlich zu beschränken.

Zur Zeit entfällt je eine Reichs-Telegraphenanstalt auf 36,7 □ km und 3448 Einwohner gegenüber 263 □ km und 24 800 Einwohnern im Jahre 1875. Dies ergiebt eine Zunahme der Telegraphenanstalten um 619 v. H. seit 1875 und um 1160 v. H. seit 1868. Kein anderes Land Europas erfreut sich einer gleichen Zahl von Telegraphenanstalten oder eines gleichen Grades der Entwickelung; beispielsweise beträgt in dem 15 jährigen Zeitraum von 1875 bis 1890 die Zunahme der Staats-Telegraphenanstalten in Frankreich nur 151, 2 %, in England 65, 7 %, in Italien 145 %. Nach dem Stande des Jahres 1891 übertrifft die Zahl der deutschen Reichs-Telegraphenanstalten diejenige der gleichartigen Dienststellen in

England (6229) um 5893,
Frankreich (6757) um 5365,
Österreich-Ungarn (2885) um 9237,
Italien (2748) um 9374[1].

[1] Journal télégraphique in Bern J. 1876, 1891 und 1892 (Statistique télégr. comparative).

Unter Zugrundelegung der Einwohnerzahl und der Flächenausdehnung ergiebt sich für Gesamt-Deutschland eine Reichs- bezw. Staats-Telegraphenanstalt auf 2711 Einwohner und 29,6 □ km, während in Frankreich auf 3906 Einwohner und 53,1 □ km, in Großbritannien auf 4732 Einwohner und 39,7 □ km eine Staats-Telegraphenanstalt entfällt. Deutschland zählt somit auf den □ km Fläche zur Zeit 79 % Telegraphenanstalten mehr als Frankreich und 34 % mehr als Großbritannien.

Rechnet man zu der Zahl der Telegraphenanstalten im Reichspostgebiete die ungezählten Hülfstruppen derselben hinzu: die täglich verkehrenden Bahnposten, die in fast ununterbrochener Berührung mit dem Publikum befindlichen Telegrammbesteller, das täglich ausmarschierende Heer von 25 000 Landbriefträgern, welche sämtlich zur Annahme von Telegrammen befugt und verpflichtet sind, so ergiebt sich ein so vielgliedriger, in alle Wohnstätten des Landes hinreichender Auflieferungsapparat, daß die Telegraphenanstalten gegenwärtig in Wirklichkeit Gemeingut des ganzen Volkes geworden sind.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die Verwaltung aller organischen Neugestaltungen im Bereiche der Post sowie aller Fortschritte auf dem Gebiete der telegraphischen Nachrichtenvermittelung und der Technik bedient. Ein besonderes Interesse unter den Telegraphenanstalten verdienen wegen ihrer Neuheit und Eigenart die Telegraphenhülfstellen, eine nur wenig jüngere Schöpfung als die Posthülfstellen. Obwohl nur Hülfsanstalten in Bezug auf ihre Organisation, bieten sie technisch und wirtschaftlich alle Vorteile einer Telegraphenanstalt. Überdies gilt auch von ihnen und ihrem Einfluß auf die Verkehrsentwickelung des platten Landes der Erfahrungssatz, daß der praktische Gebrauch des Telegraphen der Lehrmeister des Verständnisses für die Wohlthaten des Verkehrs ist, und daß der Anreiz, den die Nähe der Telegraphenanstalt ausübt, bei der Landbevölkerung fruchtbareren Boden findet, als vielfach angenommen wird.

Die zahlreichen Telegraphenanstalten verbindet ein bedeutend

erweitertes und verdichtetes Leitungsnetz.

Was auf diesem Gebiete geschaffen wurde, ist so umfangreich, daß

es trotz seines gewaltigen Einflusses auf die Verkehrsentwickelung nur im allgemeinen berührt werden kann.

Die ganze Unzulänglichkeit der im Jahre 1875 überkommenen Verhältnisse kündet uns eine im Jahre 1876 dem Reichstag vorgelegte Denkschrift[1], welche ausführt, „daß die deutschen Reichstelegraphen weder bezüglich ihrer Ausdehnung, noch hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit für das Pubkikum auf derjenigen Höhe ständen, welche der Bedeutung des geeinigten deutschen Reichs, der Intelligenz des deutschen Volkes sowie der Ausdehnung seines Handelsverkehrs und seiner Industrie entsprechen. Wenn in erster Linie den berechtigten Interessen der Landbewohner im Vergleich zu den fortgeschrittenen Einrichtungen für Verbindung der Städte entsprochen und ein ferneres Zurückbleiben hinter den anderen Kulturstaaten vermieden werden solle, so werde es gewaltiger Anstrengungen in Bezug auf die Erweiterung des Telegraphennetzes bedürfen". Mit sehr erheblichen Mitteln, welche zum geringeren Teil aus Anleihen, zum größeren aus den laufenden Etats bestritten wurden, bewegte sich demnächst in zweifacher Richtung der allgemeine Ausbau des Telegraphennetzes. War auf der einen Seite der Bau vieler neuer Linien die Voraussetzung für die fortschreitende Vermehrung der Telegraphenanstalten, so forderte auf der anderen Seite der intensiv zunehmende Verkehr gebieterisch die Herstellung zahlreicher Parallelleitungen. Weite Teile des Reichs, die vordem weitab von jeder telegraphischen Verbindung der Konkurrenzfähigkeit mit glücklicheren Bewerbern in Bezug auf den Absatz ihrer Wirtschaftserzeugnisse entsagen und auch den persönlichen Nachrichtenverkehr auf die schriftliche Mitteilung beschränken mußten, erfreuen sich gegenwärtig bequemer, für den Nah- und Fernverkehr gleich befruchtend wirkender Telegraphenanlagen. Doppelt fühlbar mußte sich die schaffende Sorge auf diesem Gebiete überall da erweisen, wo der karge Boden die Erwerbsbedingungen erschwerte und die schwierigen Verbindungen die Industriethätigkeit beschränkten. Insbesondere die Bevölkerung zahlreicher und weiter Gebirgszüge erheischte dringend desjenigen Hülfsmittels neuzeitlichen Verkehrs, welches in hohem

[1] Drucksache des Reichstags J. 1876, Nr. 91.

Maße dazu geeignet war, neue Erwerbszweige fördernd und stützend in die ererbte Dürftigkeit der Lebenshaltung hineinzutragen, die Schätze des Gebirgsbodens zu konkurrenzfähigem Vertriebe zu erschließen und der den Gebirgsbewohnern meist unentbehrlichen Hausindustrie eine bleibende Stätte zu bereiten. Mit wesentlich anderen Faktoren, als vor 15 Jahren, mit anderen Bedingungen der Gütererzeugung und der Absatzfähigkeit vermögen alle jene Gebirgsdistrikte zu rechnen, welche inzwischen dem allgemeinen Telegraphennetz angeschlossen worden sind: das Riesengebirge, das Erzgebirge, die Rhön, der Harz, das Sauerland, der Westerwald, der Hunsrück, die Eifel, der Odenwald, die Vogesen. Freudig begrüßen das allverbindende Werkzeug auch die Bewohner der Seeküsten des Reichs, welch' letztere überall mit vermehrten Telegraphenverbindungen ausgerüstet sind, nicht bloß im Dienste des Verkehrs, sondern auch zum Besten der öffentlichen Wohlfahrt.

Wollte die Reichspostverwaltung ihren neuen großen und immer wachsenden Aufgaben voll gerecht werden, so durfte sie ihre Verbindungsmittel, die Leitungen, deren Erhaltung in so hervorragendem Maße von den Witterungseinflüssen abhängig ist, nicht dauernd dem Spiel der freien Naturkräfte, nicht den äußeren Einwirkungen schädigender Naturereignisse aussetzen. War es doch dem In- und Auslande nicht erspart geblieben, daß weite Gebiete, Städte von großer centraler Bedeutung, wie Paris, Wien und namentlich London wiederholt mehrere Tage hintereinander wegen Störung der oberirdischen Leitungen von jedem Telegraphenverkehr abgeschnitten blieben; und die unliebsamen Erfahrungen des Jahres 1876, in welchem zwei Drittel des deutschen Leitungsnetzes in einer Länge von mehr als 52000 km mit einem Anlagekapital von 9 Millionen Mark einem Orkan zum Opfer fielen, hatten mahnend erkennen lassen, wie bedenklich es ist, den Verkehr und seine Sicherheit ausschließlich auf die Benutzung der gebrechlichen oberirdischen Telegraphenanlagen hinzuweisen. Es ist nicht in erster Linie der immerhin sehr beachtenswerte finanzielle Schaden, welcher bei solchen umfassenden Störungen sich geltend macht; wichtiger sind die empfindlichen Nachteile, welche sich für das wirtschaftliche Leben, für die teuersten Familieninteressen ergeben, wenn das schnellste Verkehrsmittel versagt, und mehr noch wiegen die verhängnisvollen

Einwirkungen der Unterbrechung des telegraphischen Betriebs auf die Geschicke des Vaterlandes in Augenblicken politischer Spannung oder drohender Gefahr.

Es gehört daher zu den größten Verdiensten vorsorgender Verkehrsthätigkeit, daß dank der bereitwilligen Unterstützung seitens des Deutschen Reichstags alsbald auch der Gedanke der

Anlegung unterirdischer Telegraphenlinien

in die Wirklichkeit übersetzt wurde. Der frühzeitige Übergang zu diesem System hat sich nicht nur für den ungestörten Abfluß des Verkehrs sowie in finanzieller Beziehung äußerst segensreich erwiesen, sondern Deutschland in dieser heute allerseits als notwendig anerkannten Baurichtung einen bedeutenden Vorsprung vor allen anderen verkehrsentwickelten Ländern gesichert. Entworfen auf umfassendem, in seinen geographischen, technischen und finanziellen Einzelheiten festgestelltem Plane und ausgeführt unter Anwendung der bis jetzt bekannten vollkommensten Hülfsmittel, welche Wissenschaft und Technik an die Hand gaben, durchzieht gegenwärtig, wohlverwahrt in der Erde behütendem Schoß, ein weitverzweigtes Kabelnetz das Reich in allen seinen Richtungen[1]. Wohl boten Sumpf- und Felsboden, die Straßen der großen Städte, die fortifikatorischen Anlagen, das Überschreiten der Gewässer u. s. w. dem Bau unterirdischer Linien ungewöhnliche Schwierigkeiten; zum Hindernis wurden sie ihm nirgends. Die Strecken Berlin—Halle, Halle—Leipzig, Berlin—Hamburg, Hamburg—Kiel, Berlin—Köln, Köln—Elberfeld—Barmen, Köln—Aachen, Köln—Koblenz—Metz, Metz—Straßburg, Frankfurt a. M.—Straßburg, Hamburg—Cuxhaven, Hamburg—Emden, Berlin—Dresden—München, Berlin—Breslau, Berlin—Thorn, Berlin—Stettin, Stettin—Königsberg

[1] Die Gesamtkosten für den 1876 in Aussicht genommenen Ausbau eines unterirdischen Telegraphennetzes auf den *wichtigsten* Linien waren in einem 1876 dem Reichstage vorgelegten Plane auf 34 Millionen Mark veranschlagt. Die Anlagekosten der unterirdischen Leitungen stellten sich damals zu denjenigen der oberirdischen Leitungen wie 760 : 170 für 1 km; dagegen betrugen die jährlichen Unterhaltungskosten bei ersteren für 1 km im Allgemeinen etwa 15 Pf., bei letzteren 10 Mark 70 Pf. Es findet also eine mit der Zahl der Gebrauchsjahre steigende Besserung der finanziellen Wirkungen zu Gunsten der unterirdischen Leitungen statt; diese Wirkungen verstärken sich um ein Erhebliches durch den aus der größeren Sicherheit der Kabelanlagen sich ergebenden höheren Nutzwert.

(Pr.): sie sind die Ergebnisse ununterbrochener 15jähriger Bauthätigkeit, zugleich aber auch die Zeugen für diejenige Sicherheit der unterirdischen, von äußeren Störungen unbeeinflußten Telegraphenlinien, von welcher die wichtigsten Interessen der Staaten und Völker im Frieden wie im Kriege abhängen. Die Kabellinien verbinden in ihrer Ausdehnung 220 Städte, darunter die wichtigsten Handels- und Waffenplätze des Reichs; sie durchschneiden alle größeren deutschen Ströme und durchbohren das Felsgestein undurchdringlich scheinender Gebirge. Fast notwendiger noch, als bei den großen Fernverbindungen erwies sich die Anlage unterirdischer Leitungen in den großen Städten, und äußerst zweckmäßig war sie namentlich da, wo eine dauernde, von Kündigung unabhängige Unterkunft der Telegraphenanstalten in reichseigenen Gebäuden eintreten konnte.

Schon frühzeitig und mit immer wachsendem Erfolge hat die Technik es zu ihrer Aufgabe gemacht, auch die Küstengebiete des Reichs mit unterseeischen Leitungen zu umgliedern, welche nicht nur das Festland mit den zugehörigen Inseln, sondern auch letztere unter sich verbinden. Als hervorragende, bei den ungünstigen Verhältnissen des Wattenmeeres technisch hochbedeutsame Leistungen sind hervorzuheben die Anlagen vermehrter und verstärkter Kabel nach den friesischen Inseln Föhr, Amrum, Pellworm, Nordstrand, Norderney, Juist, Röm, Sylt, Borkum, deren telegraphische Verbindung nicht nur für den allgemeinen Nachrichtenverkehr, sowie für die Schifffahrt, Fischerei und Landesverteidigung heute unentbehrlich ist, sondern auch im Beobachtungsdienst der Seewarte allgemein wissenschaftlichen Zwecken dient. Auch die Wichtigkeit, welche die schnellstmögliche Verbindung mit den Leuchtfeuertürmen für die allgemeinen Schifffahrtsinteressen, daneben aber auch für die rechtzeitige Anmeldung und beschleunigte Weiterbeförderung der eingehenden überseeischen Post hatte, gab vielfachen Anlaß zur Herstellung telegraphischer Verbindungen zwischen einzelnen Leuchttürmen und dem Festlande. Dahin sind die Zeiten, in welchen der Feuerwächter einsam auf meerumflossenem Turm, abgeschnitten von der heimatlichen Erde, allein stand im trennenden Kampf der Elemente; ihm gesellt sich ein neuer verbindender Faktor aus jener Naturkraft, welche der Menschen-

geist gezähmt hat, und welche die Menschenhand den Elementen selbst in die widerwilligen Arme legt. Zwar hassen die Naturgewalten auch dieses Gebild der Menschenhand. Doch wenn sie auch zuweilen

„mit des Wetters, mit des Sturmes Waffen
der läst'gen Fessel sich entraffen",

so müssen sie doch stets von neuem der Kunst menschlicher Technik sich beugen.

Fünfzehnjährige Arbeit stellte den Telegraphen, der teils oberirdisch, teils unterirdisch, selbst den Weg durch Wüste und Wasserlauf nicht scheuend, seine Bahnen zieht, in abwägender Verteilung seiner Kräfte auf Stadt und Land in den Dienst aller. In wesentlicher Erweiterung aber erstand diese Aufgabe aufs Neue, als

der Fernsprecher

und seine praktische Ausnutzung als unmittelbarstes Bindemittel des täglichen Nahverkehrs der Verwaltung ein ganz neues eigenartiges Thätigkeitsfeld eröffnete und namentlich ihre richtunggebende Initiative für eine ersprießliche Ausgestaltung des neuen Verkehrszweiges in Anspruch nahm.

Am 24. Oktober 1877 stellte sich der unscheinbare Apparat des Fernsprechers zum erstenmal in Berlin vor. Es war dies kein Einzug eines auswärts erfundenen Verkehrswerkzeuges, sondern, wie immer wieder hervorgehoben zu werden verdient, der Wiedereinzug einer deutschen Erfindung. Auf der Höhe der Vollkommenheit stehende praktisch wirksame Erfindungen pflegen in der Regel international, d. h. das Ergebnis langer, gemeinsam fortgesetzter Bemühungen verschiedener Nationen zu sein. Aber ehe sie geboren werden, schlummern sie oft jahrelang in dem Gedankenkreis eines Einzelnen; und kaum dem Geistesfunken dieses Auserwählten entsprungen, wandern sie, meist noch in embryonischer Gestalt, von Erdteil zu Erdteil an weiterbildungsfähige Männer, um schließlich in praktisch ausgebildeter Form an ihren Ursprungsort zurückzukehren. Eine ähnliche Seelenwanderung hat das Telephon durchgemacht. Der deutsche Mann, welcher zum erstenmal den Beweis erbrachte, daß es möglich sei, durch elektrische Stromkraft Töne nach einem entfernten Orte fortzupflanzen, und der im Jahre 1861

das erste Telephon, wenngleich unvollkommen und zu einer praktisch brauchbaren Übermittelung noch nicht geeignet, hergestellt hatte, wurde durch den Tod an der Vervollkommnung seiner Erfindung gehindert; es war Philipp Reis[1], Lehrer an der Knabenschule zu Friedrichsdorf bei Homburg v. d. Höhe. Die Frucht seiner Arbeit, auf deren Folgen wir nicht eingehen können, ohne an dieser Stelle dem Urheber den Ausdruck ehrenden Angedenkens zu widmen, war nach ihrer namentlich durch Bell herbeigeführten Vervollkommnung das, als was der Staatssekretär des Reichspostamts in einer Reichstagsrede am 18. Januar 1889 sie kennzeichnete: „ein Werkzeug, welches den Gemeinstempel der echten Erfindung an sich trug, ein neues Machtelement im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben der Völker.“ Die Ausnahme von der Regel, daß der Prophet nichts gilt in seinem Lande, hat sich im vorliegenden Falle an des Propheten Werken, die ihm nachfolgten, glänzend erprobt. Denn während England und Amerika die neue Erfindung in den ersten Jahren mehr als Spielzeug betrachteten, war Deutschlands Telegraphenverwaltung die erste, welche die Tragweite derselben mit klarem Blick voraussah und von vornherein sich energisch bestrebt zeigte, sie organisatorisch für Verwaltung und Verkehr zu verwerten[2]. Ein nicht minder wichtiger, im In- und Auslande als richtig anerkannter Schritt war es, daß die Telegraphenverwaltung das neue Verkehrsmittel unbeirrt in den unmittelbaren dauernden Betrieb des Staates gestellt hat. Wie notwendig dies war, haben erst die letzten parlamentarischen Verhandlungen über das Telegraphengesetz gezeigt. Das öffentliche Verkehrswesen, mit dem die Interessen der

---

[1] Dem Erfinder Philipp Reis ist von seiner Vaterstadt Gelnhausen auf dem dortigen Marktplatz ein Denkmal errichtet. Auch hat Kaiser Wilhelm I. der Witwe Reis auf Antrag des Reichskanzlers ein Jahresgehalt ausgesetzt.

[2] Die Bedeutung des Telephons als Verkehrsmittel hat damals der Staatssekretär von Stephan sofort in einem eigenhändig verfaßten Bericht an den Fürsten Reichskanzler vom 9. November 1877 niedergelegt. In diesem, im „Lehrbuch der Telephonie und Mikrophonie“ von Grawinkel wörtlich abgedruckten Bericht entwickelt der Staatssekretär des Reichspostamts die Theorie des Fernsprechers; er beansprucht das Recht der Erfindung für Philipp Reis und erklärt schon damals, „daß nach seiner Überzeugung der Erfindung noch eine große Zukunft im Bereich des menschlichen Verkehrs bevorstehe.“

Gesamtheit und jedes einzelnen, also des ganzen Staates aufs engste verknüpft sind, gehört mitten hinein in die Organisation des Staates. Mag der sogenannte Segen der freien Konkurrenz auf sonstigen Gebieten materieller oder geistiger Arbeit sich bewähren, auf dem Gebiete des Verkehrswesens würde nichts desorganisierender gewirkt haben und nichts schädlicher für die Gemeinnützlichkeit desselben gewesen sein, als wenn das Fernsprechwesen dem freien Spiel des Angebots und der Nachfrage preisgegeben worden wäre, oder wenn eine Teilung der Befugnisse zwischen Staat und Gemeinde stattgefunden hätte. Eine Vergeudung von Wirtschaftsmitteln durch überflüssige Anlagen, Verwirrung für die Verkehrsinteressenten, Ausbeutung des Publikums und schließlich beträchtliche Aufwendungen aus Staatsmitteln behufs der zuletzt doch unvermeidlichen Übernahme der Privatanlagen auf das Reich würden die unmittelbaren und mittelbaren für den Steuerzahler sehr unangenehmen Folgen gewesen sein. In Österreich, in der Schweiz, in Frankreich ist man nach wenigen Jahren dazu übergegangen, die anfänglich der Privatindustrie überlassenen örtlichen Fernsprechanlagen, zum Teil unter Aufwendung sehr erheblicher Mittel, zu verstaatlichen. In Schweden findet ein Konkurrenzbetrieb zwischen Staats- und Privatunternehmungen statt, welcher nach dem Urteil schwedischer Fachleute zu großen Unzuträglichkeiten geführt hat. „In Brüssel war," wie der Minister van den Pereboom in der belgischen Kammer erklärte, „der Telephonbetrieb durch das Vorhandensein mehrerer Gesellschaften aus Rand und Band gebracht. Bei den zahlreich vorkommenden Störungen wußte kein Mensch, wem die Leitung gehöre und wem die Haftung für Schäden zuzuschieben war." Ebenso beklagen weite Kreise in England und Amerika es tief, aus der Zwangslage, in welche sie durch das Unterlassen der staatlichen Monopolisierung des Fernsprechwesens geraten sind, sich nicht wieder herauszufinden. Daß aber dem deutschen Volke gleich üble Erfahrungen erspart worden sind, daß es heute überhaupt möglich ist, die staatlichen Rechte an dem öffentlichen Fernsprechverkehr zu kodifizieren, ist wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, daß hier die Zukunft des Fernsprechers als umfassendes, im Dienst des Selbstgebrauchs wichtigstes Mittel des beschleunigten Nachrichtenverkehrs rechtzeitig erkannt und sein

Ausbau als Recht und Pflicht des Staates betrieben wurde [1]. Unter stetem Festhalten an dieser Auffassung ist in vierzehnjähriger dauernder Arbeit und unter Aufwendung eines großen Anlage- und Unterhaltungskapitals dem Fernsprecher in Deutschland ein Wirkungsgebiet eröffnet worden, wie kaum in einem andern Lande der Erde. Deutlich lassen sich dabei fünf Richtungen unterscheiden, in welchen der planmäßige Ausbau des Fernsprechnetzes sich vollzog und noch immer vollzieht. Es sind dies die Herstellung

1. von Fernsprechleitungen auf dem platten Lande als Ersatz für Telegraphenanlagen,
2. der Stadtfernsprecheinrichtungen,
3. der Bezirksfernsprecheinrichtungen,
4. der Fernsprechverbindungsanlagen,
5. der Neben- und Anschlußtelegraphenanlagen.

Von ganz hervorragender Bedeutung zeigten sich die

Fernsprecheinrichtungen für das platte Land.

Bestand doch der Vorzug des Fernsprechers vor seiner älteren Schwester, der Telegraphie, in der größeren Billigkeit der Einrichtungskosten und in der Leichtigkeit der Handhabung des Apparats. Indem die Einrichtungskosten sich erheblich verminderten, und die ebenso zeitraubende als kostspielige Ausbildung der Beamten im Telegraphendienste bei dem Fernsprecher in Fortfall kam, wurde es möglich, tausende von kleinen und kleinsten Postanstalten, bei welchen die Verwendung des gewöhnlichen Morse-

[1] In einer für die Beurteilung des deutschen Fernsprechwesens seitens des Auslandes charakteristischen Weise äußerte sich auf dem Kongreß der Elektrotechniker in Frankfurt (Main) ein englischer Abgesandter, indem er bedauerte, daß das englische Fernsprechwesen soweit hinter dem deutschen zurückstehe, und daß das Publikum so sehr unter dem Druck der Privatgesellschaften zu leiden habe: „Für Sie in Deutschland ist dieser Vorschlag (Verstaatlichung des Fernsprechwesens) gegenstandslos. Sie können mit Stolz auf die Thatsache hinweisen, daß bei Ihnen gleich beim ersten Bekanntwerden des Fernsprechers die unermeßliche Bedeutung desselben als neues Verkehrsmittel erkannt worden ist, und daß Ihr Verwaltungschef, lange bevor die Regierung eines anderen Landes an eine solche Verwendung nur dachte, das wunderbare neue Instrument für die Verwaltung durch den Staat in Anspruch nahm und seine ganze Energie daran setzte, es allgemein einzuführen. Seitdem ist das Fernsprechwesen durch die aufgeklärte deutsche Postverwaltung in einer Weise entwickelt worden, welche Sie mit gerechtem Stolze erfüllen muß." Mit ähnlicher Tendenz äußert sich vielfach die englische Presse.

Telegraphenapparats besonderer Verhältnisse wegen nicht zulässig war oder mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit des zu erwartenden telegraphischen Verkehrs zu große Kosten erforderte, mit Fernsprecheinrichtungen zu versehen.

Der Umfang der in dieser Beziehung dem platten Lande zugewendeten Verkehrsverbesserungen ergiebt sich aus der nachfolgenden Übersicht über die Benutzung des Fernsprechers zum Anschluß der Landorte an das allgemeine Telegraphennetz.

Es waren vorhanden:

	Reichstelegraphenanstalten mit Fernsprechbetrieb:	Reichstelegraphenanstalten überhaupt:
Ende 1878	287	4 143
„ 1880	1 126	5 659
„ 1882	1 462	6 167
„ 1884	2 582	7 527
„ 1886	3 702	8 841
„ 1888	4 679	10 016
„ 1891	6 405	12 122

Wie ersichtlich, waren Ende 1891 bereits 6405 Orte, welche sonst der Wohlthat des telegraphischen Nachrichtenverkehrs hätten entbehren müssen, durch das neue Verkehrsmittel mit dem Telegraphennetz verbunden, und zwar durch Leitungen in einer Länge von zusammen 42 753 km. Heute, nach Einrichtung dieser Fernsprechanstalten, von welchen die verkehrsreicheren fortlaufend in Telegraphenbetriebsstellen umgewandelt werden, entfallen etwa 66 % aller Telegraphenanstalten auf das platte Land.

Daß sich gleichzeitig das Hauptaugenmerk der

Herstellung der Stadtfernsprechanlagen

zuwenden mußte, ist bei dem hervorragenden Bedürfnis der Häufigkeit, Kürze und Beschleunigung der Nachrichtenvermittelung in den großen Handels- und Industrieorten nur natürlich. Wie der Handel der Flagge folgt, so war der Ausbau der Stadtfernsprechnetze ein notwendiges und willkommenes Mittel zur Organisierung eines Verkehrs, der — vorher durch Boten dürftig wahrgenommen und in latentem Beharrungszustand schlummernd — nur der Aufweckung harrte, um das rollende Rad der allgemeinen Geschäftsthätigkeit neu zu beflügeln. Es ist hier nicht unsere Aufgabe, Einzelheiten zu erörtern. Was aber den allgemeinen Werdegang, seinen Zweck und seine Wirkungen betrifft, so finden wir heute verwirklicht, was

sonst nur in unseren alten Volkssagen lebte. Wie der Held der Sage nur den zauberischen Fingerring drehte, um die Luftgeister sich dienstbar zu machen, die ihn im Sekundenflug in ein persönliches Zwiegespräch mit der von ihm gewünschten Person brachten, so bedarf es heute nur des Knopfdrückens, des Rufes der Vermittelungsgeister und unser Wunsch, an entfernten Orten unseren Willen zu äußern, ist erfüllt. Aber der alte Zauberkreis hat sich wesentlich erweitert, der zauberische Ring ist zum Geheimnis der Öffentlichkeit und die Vermittelungsgeister sind zahlreicher, zum Teil auch wesentlich „holder" geworden.

Der Umfang, die Zeitfolge und die Ordnung bei Herrichtung der Stadtfernsprecheinrichtungen wurden, nachdem letztere die erste Probe bestanden hatten, durch das Maß des vorhandenen Bedürfnisses bestimmt. Im Jahre 1880 zunächst in Berlin und Mülhausen (Els.) eingeführt, fand das Stadtfernsprechwesen in kaum zweijährigem Zeitraum Ausdehnung auf die Städte Köln (Rhein), Frankfurt (Main), Hamburg, Altona, Magdeburg, Mannheim, Breslau, Leipzig, Stettin, Elberfeld, Barmen, Krefeld, Hannover, Bremen, Straßburg (Els.), Dresden. Seitdem ist der Fernsprechbetrieb in zahlreichen Städten des Reichs eingerichtet und der Teilnahme aller Gesellschafts- und Berufsklassen zugänglich gemacht worden. Hierdurch und durch die Einrichtung öffentlicher Fernsprechstellen zur Benutzung für jedermann hat sich das Fernsprechwesen zum Gemeingut immer breiterer Schichten der Bevölkerung durchgerungen. Im geschäftlichen Verkehr kaum mehr entbehrlich, erfreut sich dasselbe auch im Privatverkehr wachsender Beliebtheit, und auch in den Amtsstuben der Behörden ist es ein willkommenes Hülfsmittel zur Abkürzung des Geschäftsganges geworden. Ganz Bedeutendes ist daher in dem letzten zehnjährigen Zeitraum in Gestalt der Stadtfernsprecheinrichtungen für den telegraphischen Nahverkehr geschehen. Es betrugen im Reichspostgebiet

in den Jahren	1881	1884	1886	1888	1891
die Zahl der Städte mit Stadtfernsprecheinrichtung	7	48	113	174	295 (1892: 340)
das Stadtfernsprech- und Bezirks-Leitungsnetz . km	3179	15 760	30 393	50 645	102 982
die Zahl der Sprechstellen .	1504	8 439	19 151	32 920	61 914 (1892: 71 421)

Seit den letzten 10 Jahren hat sich mithin die Zahl der Orte mit Stadtfernsprecheinrichtung um 4114 %, das Leitungsnetz um 3140 % vermehrt. Ein derartig ausgebildetes Fernsprechnetz hat kein anderer Staat der alten Welt aufzuweisen. Beispielsweise betrugen Ende 1891[1]

in	die Zahl der Orte mit Fernsprecheinrichtung	die Länge der Leitungen	die Zahl der Sprechstellen
Deutschland	337	137 000 km	71 212
Frankreich	112	Angaben nicht vorhanden	18 191
Österreich-Ungarn . . .	78	47 051 km	14 104
Italien	42	18 128 „	10 481
der Schweiz	149	24 363 „	12 679
Rußland	20	27 200 „	7 225

Außerordentlich gesunde Grundlagen für die weiteren Anforderungen der Zukunft sind den Fernsprechanlagen der Großstädte, in erster Linie derjenigen Berlins, gegeben worden. Schon in den Jahren 1885—1887 reifte der Plan, die großen Fernsprechanlagen Berlins unterirdisch zu führen. 1889 und 1890 mit Energie ausgebaut, bietet das unterirdische Netz heute auf absehbare Zeit die vollkommenste Sicherstellung einer ungehinderten Entwickelung des großstädtischen Fernsprechwesens. Ihre natürlichen Knotenpunkte in den Vermittelungsämtern suchend verzweigen sich die Röhrenstränge, welche teilweise bis 90 Kabel = 2520 Stück Leitungen aufzunehmen vermögen, über eine Strecke von 34 km. 522 gemauerte Kabelbrunnen gestatten den jederzeitigen Zugang zu den gußeisernen Röhren, deren Gesamtgewicht annähernd 5 Millionen kg beträgt. 212 m eiserne Kabelkasten überspannen die Spree und die Schifffahrtskanäle. Bereits sind über 7000 km Leitungen eingezogen und täglich werden neue Leitungen einem Netze hinzugefügt, das für die Fernsprecheinrichtungen anderer Städte, wie Hamburg 2c., von bahnbrechender Bedeutung geworden ist.

Ein den Wert der Stadtfernsprechanlagen wesentlich stärkendes Element lag von vornherein in der Lösung des Problems, die Fernsprecheinrichtungen ihres lokalen Charakters zu entkleiden und es möglich zu machen, ganze *räumlich zusammengehörige Wirtschaftsgebiete in sich durch Fernsprechnetze zum innigsten Nahverkehr zu vereinigen* und die Fern-

[1] Journal télégraphique (Bern), Jahrg. 1893 Nr. 1.

sprecheinrichtungen einer Stadt mit denjenigen anderer Städte zu verbinden.

Die Bestrebungen,

Bezirks-Fernsprecheinrichtungen

herzustellen, d. h. Gebiete mit gleichartigen Erwerbszweigen und stark entwickeltem Verkehr durch Anlegung einheitlicher, in sich abgeschlossener, den ganzen Bezirk umfassender Fernsprechnetze aufs engste zu verbinden, führen gewissermaßen zur Bildung eigenartiger großer Verkehrskommunen. Wie die Staats- und provinzielle Verwaltungsthätigkeit der politischen Gliederung des Reiches folgt, wie die socialpolitische Thätigkeit sich in den Berufsgenossenschaften geeignete Wirkungskörper geschaffen hat, so schließt die Verkehrspraxis im telegraphischen Nahverkehr der räumlichen Gliederung nach Wirtschaftsgebieten sich an, indem sie um eine Reihe zusammengehöriger Einzelwirtschaften ihre Kreise zieht. In einer Zeit, in welcher Arbeit, Kapital, Produktion und Konsum nach Vereinigung streben, einer Zeit, in welcher eine Summe von Einzelkräften als geschlossene Einheiten auftreten, ist das Gedeihen dieser Wirtschaftskörper mehr als je von der Festigkeit ihres inneren Zusammenhangs abhängig. Indem die Telegraphenverwaltung diesen Zusammenhang dadurch fördert, daß sie demselben ihre in sich geschlossenen Verkehrsmittel zum ausschließlichen Selbstgebrauch bietet, leiht sie der gesamten wirtschaftlichen Entwickelung nicht zu unterschätzende Kräfte.

Fernsprechnetze dieser Art, welche im einzelnen Flächeninhalte bis zu 2000 □km durchkreuzen und umschließen, sind, zum Teil schon seit dem Jahre 1884, eingerichtet worden:

1. im oberschlesischen (Kohlen-) Industriebezirk,
2. im rheinischen (Sammt- und Seide-) Industriebezirk, westlich des Rheins,
3. im bergischen Stahl- und Eisenindustriebezirk,
4. im niederrheinisch-westfälischen (Ruhrkohlen-) Industriebezirk,
5. im Bereich der sächsischen (Wollen- und Tuchwaren-) Industrieorte,
6. im Bereich der sächs. Rübenzucker-Industrie,
7. im Bezirk der sächsischen und preußischen Oberlausitz,

8. im Lugau-Ölsnitzer Kohlenrevier,
9. im Main-Rheingebiet: Frankfurt (Main)-Wiesbaden-Rüdesheim,
10. im Hirschberger Thal[1].

Ganz besonderer Entwickelung erfreuen sich namentlich die Verkehrsnetze in den rheinischen Gebieten, wie denn auch dort rascher und umfassender als anderswo die Umgestaltung der übrigen althergebrachten Verkehrsmittel sich vollzogen hat. Nichts versinnbildlicht dort den Übergang der Vergangenheit in die Zukunft besser als das poetische Monument, das V. v. Scheffels Seherblick dem letzten Postillon, dem Schemen in der Nacht der Sonnenwende, gesetzt:

„Der Schwager spricht: O Erdenball,
Wie anders schaust du drein,
Seit ich mit Sang und Peitschenknall
Reichspostdienst that am Rhein!"

„Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Früh und Spat,
Die Sonne malt und blitzgeschwind
Briefschreibt der Kupferdraht."

---

[1] Die Hauptorte dieser Verbindungsanlagen sind:

Zu 1: Beuthen, Königshütte, Gleiwitz, Kattowitz, Tarnowitz;
Zu 2: Krefeld, Lobberich, Viersen, Dülken, Süchteln, Uerdingen, M.-Gladbach, Rheydt;
Zu 3: Lennep, Remscheid, Ronsdorf, Solingen, Vohwinkel, Wermelskirchen, Rade vorm Walde, Ohligs, Schwelm;
Zu 4: Duisburg, Ruhrort, Oberhausen (Rheinl.), Mülheim (Ruhr), Essen (Ruhr), Bochum, Dortmund, Gelsenkirchen, Hagen (Westf.), Witten;
Zu 5: Altenburg (Sachsen), Crimmitschau, Meerane, Glauchau, Chemnitz, Werdau, Zwickau, Reichenbach (Vogtl.), Plauen (Vogtl.) — untereinander und mit Leipzig verbunden —;
Zu 6: Blankenburg (Harz), Gröningen (Bez. Magdeburg), Halberstadt, Neuwegersleben, Oschersleben, Osterwieck (Harz), Quedlinburg, Thale (Harz), Wernigerode;
Zu 7: Bautzen, Großschönau, Löbau (Sachsen), Neugersdorf, Neusalza, Spremberg, Ostritz, Reichenau (Sachsen), Sohland (Spree), Zittau, Görlitz, Lauban, Penzig, Reichenbach (Oberlausitz);
Zu 8: Ölsnitz, Lugau;
Zu 9: Frankfurt (Main), Biebrich, Bockenheim, Hanau, Höchst (Main), Homburg v. d. H., Castell (Rhein), Königstein (Taunus), Mainz, Offenbach (Main), Wiesbaden;
Zu 10: Hirschberg (Schles.), Erdmannsdorf (Schles.), Hermsdorf (Kynast), Krummhübel, Schmiedeberg (Schles.), Schreiberhau, Warmbrunn.

Aus ähnlichem Bedürfnis, wie die Bezirksfernsprechnetze, hervorgegangen und nach verwandten Gesichtspunkten ausgebaut sind die

Fernsprechverbindungsanlagen.

Entsprechend dem namentlich in Handelskreisen hervorgetretenen Wunsche, sich des Fernsprechers zu unmittelbarem mündlichen Verkehr auch auf weitere Entfernungen zu bedienen, ist es gelungen, die Fernsprechverbindungsnetze in den großen Verkehrsorten durch Verbindungsleitungen teils untereinander teils mit benachbarten, in engem wirtschaftlichen Verhältnis zu einander stehenden Orten erfolgreich zu verbinden. Unablässige Verfolgung und Verwertung der Fortschritte der Technik haben inzwischen zur Erfüllung der weitestgehenden Anforderungen in Bezug auf die Ermöglichung des Fernverkehrs geführt. Während bei der ersten Erprobung des Fernsprechers eine deutliche Verständigung nur bis auf etwa 75 km möglich war, bei Entfernungen über 150 km aber die Schallwirkungen ganz ausblieben, bestehen gegenwärtig in Deutschland Fernsprechverbindungsleitungen bis zu einer Länge von 350 km. Und bereits ist die Fernsprechtechnik soweit ausgebildet, daß sich auf Entfernungen von 700—800 km eine praktisch brauchbare Verständigung erzielen läßt. Durch 376 Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Fernsprechnetzen und 27 304 km Verbindungsleitungen steht gegenwärtig die Mehrzahl der Stadt- und Bezirks-Fernsprecheinrichtungen des Reichs miteinander in unmittelbarer Verbindung. Beispielsweise hat, um nur weniges anzuführen, Berlin Sprechgelegenheit mit Braunschweig, Breslau, Cottbus, Görlitz, Hamburg, Stettin, Hannover, Halle (Saale), Leipzig, Dresden, Magdeburg und den Zwischenorten; in gleicher Weise ist Hamburg mit Lübeck, Bremen, Kiel und Magdeburg, Köln (Rhein) mit Düren, Aachen, Düsseldorf, Elberfeld und den anschließenden Industriebezirken, Frankfurt (Main) mit Mannheim und Mainz verbunden. Daß nichts den raschen persönlichen Verkehr zwischen den großen Bevölkerungs- und Handelskreisen bequemer und wirkungsvoller machen kann, als die Gesamtheit dieser Einrichtungen, bedarf keines besonderen Hinweises.

Hat die Reichs-Telegraphenverwaltung die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen- und Fernsprechanlagen auf Kosten und für den ausschließlichen Betrieb des Reichs zu errichten für unumgänglich gehalten, so ist dieselbe auf der anderen Seite doch weit entfernt gewesen, den Privatbetrieb auf Anschlußnebenlinien oder auf kleinen, zum ausschließlichen Gebrauch einer Person oder Erwerbsgesellschaft dienenden Nebenlinien auszuschließen; denn überall, wo es sich um die Überführung eines bedeutenden Verkehrs auf die Reichs-Telegraphenlinien oder um die Bedürfnisse des eigenen Nachrichtenverkehrs zwischen verschiedenen Wohnungen und Geschäftsstellen derselben Person rc. handelte, haben stufenweise immer mehr erleichterte Bedingungen[1] die Herstellung zahlreicher

Nebentelegraphenlinien

mit und ohne Anschluß an die Reichstelegraphenlinien entstehen lassen. Dadurch, daß ein Teil dieser Anlagen aus Reichsmitteln hergestellt und den Antragstellern mietsweise überlassen, ein anderer Teil wiederum ganz für Rechnung von Privatpersonen ausgeführt wird, und daß schließlich auch reine Privatanlagen von Behörden[2] rc., jedoch ausschließlich für den eigenen Nachrichtenverkehr, errichtet werden können, ist dem Publikum eine so mannigfaltige Selbstbestimmung über die Zuführung und Fortschaffung seines Verkehrs geboten, und es werden so vielfache Kanäle eigenartiger Verkehrsbildung erschlossen, daß ein großes Maß freier Bewegung bleibt innerhalb des beherrschenden Princips des Staatsmonopols. Bestanden doch Ende 1891 nicht weniger als 2307 Nebentelegraphenanlagen mit 5062 Betriebsstellen und 7870 km Leitungslänge und daneben noch 2871 reine Privatanlagen mit einer Leitungslänge von 7290 km.

Fassen wir die gesamten telegraphischen Anlagen des Reichspostgebiets zusammen, so ergiebt sich eine vor 25 Jahren ungeahnte Betriebsausdehnung. Es waren vorhanden:

Telegraphenlinien (ausschließlich der Stadt- u. s. w. Fernsprechnetze)

[1] Bedingungen vom 22. November 1882, 8. April 1889 und 6. Juni 1890.

[2] Bedingungen v. 22. November 1882 und 15. September 1886.

1868[1]: 23865 km 1875: 35708 km 1891: 95339 km;

Leitungen

1868[1]: 78030 km 1875: 132009 km 1891: 334575 km.

Das deutsche Reichstelegraphengebiet, welches 1875 hinsichtlich der Länge der Linien und Leitungen nach Maßgabe der Gebietsgröße ganz erheblich hinter der Entwickelung in Frankreich und England zurückstand, hatte letztere bereits 1878 annähernd eingeholt; gegenwärtig stellt sich das Verhältnis der Ausdehnung des Telegraphennetzes für den qkm Flächeninhalt wie folgt. Es entfallen:

	auf 1 km Linie qkm	auf km Leitung qkm
im Reichspostgebiet . . .	4,6	1,0
in Frankreich	6	1,9
in England	6,2	1,0

Das Reichspostgebiet für sich allein übertrifft, pro qkm Flächeninhalt, Frankreich an Linienlänge um 30%, an Leitungslänge um 90%; es steht England, dem bedeutendsten Verkehrs- und Industrielande der Welt, an Linienlänge um 30% voraus und kommt ihm an Leitungslänge — immer für den qkm Fläche gerechnet — vollkommen gleich.

In dem Zeitraum von 1875 bis 1891 haben die Telegraphenlinien in Deutschland um 137,5%, in Frankreich um 70,6%, in England um 35,5% zugenommen[2]. Noch bedeutend größer wird für Deutschland der Prozentsatz der Entwickelung, wenn das Fernsprechnetz in die Telegraphenlinien eingerechnet wird. Das Gesamttelegraphen- und Fernsprechnetz des Reichspostgebiets umfaßte Ende 1891: 110083 km Linienlänge und 460406 km Leitungslänge, dasjenige ganz Deutschlands 126633 km Linien und 512211 km Leitungen.

---

[1] Statistik des Verkehrs der Stationen des Nordd. Telegr. Gebiets für 1868.

[2] 1875—1890 haben sich vermehrt:

Die Telegraphenlinien in Deutschland	von	45787 km	auf	108753 km,
„ Frankreich	„	51615 „	„	88058 „
„ England	„	38899 „	„	52726 „
Die Telegraphenleitungen in Deutschland	von	166196 km	auf	373824 km,
„ Frankreich	„	135944 „	„	287113 „
„ England	„	176517 „	„	323360 „

Seit Gründung des Reichs hat sich die Linienlänge aller Reichsanlagen für den telegraphischen Verkehr um 361 %, die Leitungslänge um 490 % vermehrt.

In diesen Zahlen spiegelt sich zugleich der mächtige Einfluß der Vereinigung des Telegraphenwesens mit dem Postwesen. Denn während in dem Zeitraum 1868 bis 1875 unter den schwierigen Finanzverhältnissen der selbständigen Telegraphenverwaltung sich die Länge der Linien jährlich nur um 5,7 %, die Länge der Leitungen um 7,4 % vermehrte, ist in den letzten 16 Jahren einheitlicher Verwaltung die Linienlänge im Durchschnitt jährlich um 13 %, die Länge der Leitungen um 15,6 % gestiegen. Hat sich hiernach die Leistungsfähigkeit der vereinigten Verwaltung gegenüber den früheren Verhältnissen absolut mehr als verdoppelt, so ist dieselbe im Lichte der beobachteten Finanzgrundsätze, wonach der weitaus größte Teil der Anlagen seit 1875 aus laufenden Mitteln gebaut wurde, noch wesentlich höher zu veranschlagen. Es verdient dies hervorgehoben zu werden, um den wohlthätigen Einfluß der Vereinigung beider Verwaltungen auf die allgemeinen Staatsfinanzen nicht hinter ihrer Einwirkung auf die Verkehrsentwickelung allzusehr zurücktreten zu lassen.

Der Verkehrskörper, das Verkehrsmittel war geschaffen. Doch dies allein hätte nicht ausgereicht, den Verkehr selbst lebhaft und leicht zu gestalten, den belebenden Funken in das Verkehrsbedürfnis hineinzutragen. Hierzu bedurfte es vielfach eines Anreizes, der über die Bereitstellung des Telegraphen und seiner Anstalten hinausging, der Belehrung, des aufmunternden Impulses seitens der Verwaltung. In frischer Erinnerung ist es noch, wie der Staatssekretär des Reichspostamts im Jahre 1889 vor dem Reichstag erklärt hat, daß er eigene Agenten habe entsenden müssen, um die ersten hundert Teilnehmer an der Berliner Fernsprecheinrichtung — heute der größten der Welt — zu gewinnen. Zwar steht der Umfang des großen Telegraphenverkehrs im allgemeinen unter dem bestimmenden Einfluß des nationalen oder internationalen Güteraustausches, des Geldwertes und des gesamten Wirtschaftsbetriebes. Es würde aber mit allen Erfahrungen im Widerspruch stehen, wollte man den Anreiz verkennen, welchen die Leichtig-

keit und Billigkeit der Benutzung des Telegraphen auf dessen Inanspruchnahme seitens des Publikums ausübt. Unter diesem Gesichtspunkt sind alle Erleichterungen in der Benutzung des Telegraphen und in der Tarifbildung, ferner die mit den Erfolgen der Technik gleichen Schritt haltende Erprobung und Einstellung neuer betriebskräftiger Apparate, sowie die fortschreitende Vereinfachung in den Formen des technischen Dienstes zu betrachten.

Bei der großen Zahl der seit 1875 eingeführten Erleichterungen des telegraphischen Verkehrs können nur die wichtigeren hier kurz erwähnt werden. Eine Reihe früherer Erschwernisse der Auflieferung ist beseitigt, seit auch die Bahnposten auf den Bahnhöfen, die Telegraphenboten und Landbriefträger während ihrer Bestellgänge zur Annahme von Telegrammen verpflichtet und auch die Briefkasten ein zulässiges Mittel der Auflieferung geworden sind[1]. Wesentlich verstärkt werden die Wirkungen dieser Maßregeln durch die vielfach eingetretene Erleichterung der Formen der Auflieferung, welche es gestatten, auch unzureichend oder nicht frankierte Telegramme durch die Briefkasten zur Einlieferung zu bringen, Postkarten zur Niederschrift der bei den Bahnposten aufzuliefernden Telegramme zu benutzen, Telegramme ohne Unterschrift oder mit abgekürzter Adresse zur Auflieferung zu bringen, das nach und nach um 75 % ermäßigte Botenlohn für Telegramme nach Landbestellbezirken vorauszubezahlen u. a. m. Wie ferner im Postverkehr ganz neue Arten von Versendungsgegenständen zur Erleichterung und Förderung des allgemeinen Verkehrs an ihrem Teil beitrugen, so haben auch neu eingeführte Telegrammgattungen und neue dem individuellen Bedürfnis sich anpassende Formen der telegraphischen Übermittelung belebend auf den Telegrammverkehr und

---

[1] Eingeführt ist die Annahme von Telegrammen
durch Landbriefträger mittels Verf. v. 19. Oktober 1876, Amtsbl. S. 473,
durch Telegraphenboten mittels Verf. v. 14. Oktober 1876, Amtsbl. S. 467,
durch Bahnposten mittels Verf. v. 16. Februar 1876, Amtsbl. S. 103,
durch Briefkasten mittels Verf. v. 2. November 1876, Amtsbl. S. 491.

dessen Abfluß eingewirkt. Hierhin gehört die Zulassung von dringenden Telegrammen, ferner die bequeme Verkehrsform, wonach der Teilnehmer an der Stadtfernsprecheinrichtung ein von ihm aufzugebendes Telegramm ohne weiteres der Zentralstelle behufs telegraphischer oder handschriftlicher Weiterbeförderung zusprechen darf, die Einrichtung der öffentlichen Fernsprechstellen und die mietsweise Überlassung der Fernsprechleitung zwischen zwei Verkehrsanstalten an das Publikum für Gespräche bis zu einer gewissen Zeitdauer. Wie in der Zulassung der dringenden Telegramme das Moment der Bevorzugung wichtiger Einzelmitteilungen des persönlichen Verkehrs hervortritt, so sind dem großen geschäftlichen oder litterarischen Massenverkehr besondere, der Eigenart und Wichtigkeit dieses Verkehrs angemessene Wege des telegraphischen Nachrichtenaustausches erschlossen worden. Die Börse hat vermöge ihrer Bedeutung als preisbestimmender und für alle Vorkommnisse auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete äußerst empfindlicher Faktor des Geld- und Weltmarktes Befriedigung ihrer Sonderbedürfnisse erhalten durch Herstellung besonderer Leitungen nach den Hauptbörsenplätzen und durch Einrichtung eigener Annahme- und Betriebsstellen innerhalb der Börsenlokale. Gleich wichtigen Interessen dient die Einrichtung, daß dem telegraphischen Zeitungsverkehr, insoweit der allgemeine Telegrammverkehr nicht darunter leidet, mehrfach Telegraphenleitungen zu ausschließlicher Beförderung von Zeitungsnachrichten zu ermäßigtem Preise zur Verfügung gestellt werden.

Aber nicht nur dem persönlichen und allgemein wirtschaftlichen Verkehr ist der Telegraph dienstbar gemacht. Es liegt vielmehr in der Natur der Telegraphenanstalt als öffentliche Verkehrseinrichtung, daß sie um großer Interessen willen sich auch in den Dienst der öffentlichen Wohlfahrt und mit ihren besten technischen Hülfsmitteln in den Dienst der leidenden Menschheit stellt. Wenn diejenigen Fortschritte der Technik und Kultur die ethisch wirksamsten sind, welche sich aus der Stube des Gelehrten in den Samariterdienst der Menschheit verpflanzen lassen, so darf der Ausbildung, welche das schnellste und wunderbarste Verkehrsmittel der Neuzeit nach dieser Seite hin erfahren hat, ein besonderes Maß von An-

erkennung nicht versagt werden: In besonders organisirtem Dienste eilt an den Ufern der anschwellenden, mit mächtigem Eisgang drohenden Ströme das geflügelte Wort warnend den Elementen voraus; an den Gestaden des aufgeregten Meeres ruft es den Schiffbrüchigen die Hülfe der Rettungsstation; vermöge des Anschlusses der Fernsprechleitungen an die Feuerwehreinrichtungen und durch die nächtliche Bereitstellung der Unfallmeldestellen in Landorten weckt es bei nächtlichen Brandausbrüchen und sonstigen Unfällen den helfenden Nachbar zu thätigem Beistand.

Zu einer großen gemeinsamen Familie vereinigen sich alle diese telegraphischen Einrichtungen des Reichs; ihr reiht sich als nahe verwandtes und ebenso würdiges Glied

die Rohrpost,

die Eilbotin der Großstadt, an. Die Rohrpostanlagen, wie sie gegenwärtig in Berlin und Hamburg bestehen, sind aus dem Bedürfnis hervorgegangen, die Verzögerungen, welche in den Großstädten der telegraphische und sonstige Schnellverkehr, insbesondere die Zuführung der eingegangenen Telegramme und die Bestellung der Eilbriefe an die Empfänger, durch den mit weiten Botengängen verknüpften Zeitaufwand erleiden, mittels pneumatischer Beförderungsmittel großen Styls zu beseitigen. Stellen sich dieselben einerseits als ein wesentliches Stück Stadttelegraphie dar, so tragen sie doch auch andererseits vermöge der durch sie herbeigeführten Beschleunigung des Fernverkehrs den Charakter einer den Interessen des ganzen Landes dienenden Einrichtung.

Ursprünglich nach dem Polygonalsystem angelegt, das sämtliche Stationen in einzelne, in ihren Peripherien an einem Zentralpunkt zusammenstoßende Kreise gruppiert, ist die im Jahre 1876 eingerichtete Berliner Rohrpost behufs Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit 1884 in das Radialsystem übergeleitet worden, bei welchem die Röhrenstränge von einem Zentralpunkte aus nach den übrigen Stationen strahlenförmig auslaufen. Das Röhrennetz erstreckt sich über das ganze Weichbild Berlins und über Charlottenburg in einer Länge von 68,08 km. Die treibende Kraft geht von acht Maschinenstationen aus, von denen jede mit Dampfmaschinen, Dampfkesseln, Luftpumpen, Luftkühlapparaten und Luftbehältern ausgerüstet ist. Die Beförderung geschieht durch erzeugte Luftpressungsunterschiede in geschlossenen Röhren mittels geeigneter

Büchsen, welche durch den vor und hinter ihnen hervorgebrachten Unterschied des Luftdrucks mit Hülfe besonderer Apparate in Empfang genommen bezw. weitergesandt werden. Der Rohrpost fällt die dreifache Aufgabe zu, die für Berlin und Charlottenburg auf rund 300 Leitungen bei der Zentralstelle eingehenden Telegramme in kürzester Zeit der dem Empfänger zunächst gelegenen Bestellpostanstalt zuzuführen, ferner die in den verschiedenen Stadtbezirken aufgelieferten Telegramme der Zentralstelle beschleunigt zu übermitteln und schließlich Briefe und Postkarten, deren eilige Beförderung und Bestellung gewünscht wird, sowohl im örtlichen als im Fernverkehr der Bestell- bezw. der absendenden Bahnhofs- 2c. Postanstalt auf schnellstem Wege zuzufertigen. Diese ihre Aufgabe erfüllt die Rohrpost in zunehmendem Maßstab. Am 1. Dezember 1876 mit 16 Rohrpostämtern und 4 Maschinenstationen eröffnet, zählt dieselbe gegenwärtig bereits 42 Rohrpostämter und 8 Maschinenstationen. Ergänzend tritt eine stetige Verbesserung der inneren Einrichtungen hinzu, so daß in einzelnen Röhrensträngen bis zu 24 Züge in der Stunde verkehren. Es kann daher nicht überraschen, daß die Rohrpostanstalt trotz des inzwischen scharf konkurrierend eingetretenen Fernsprechwesens gegenwärtig bereits den vierfachen Verkehr des Jahres 1877 vermittelt.

War die Gesamtheit der vorbezeichneten Einrichtungen in hohem Grade geeignet, verkehrserleichternd zu wirken, so fanden andererseits alle diese Maßregeln ihre wirksamste Stütze in einer angemessenen

Tarifbildung.

Leistung und Gegenleistung sollen beim Tarifwesen sich in annäherndem Gleichmaß gegenüberstehen. Das vorhandene Gleichmaß verschiebt sich, wenn seine Grundlagen, das Verkehrsnetz, die Bedingungen der Leitung, der Umleitung, die dienstlichen Formen 2c. sich wesentlich ändern. In Würdigung dieser Verhältnisse ist die Verwaltung, der Vervollkommnung der Verkehrsmittel und zunehmenden Verminderung der Selbstkosten entsprechend, inzwischen wiederholt zunächst mit einer Umgestaltung des Tarifsystems und demnächst mit einer Verbilligung der Tarife vorgegangen. Wie im Posttarif, so herrschte auch im Telegraphengebührenwesen der deutschen Länder vor 1866 eine nicht blos durch den Wechsel der Landesgrenzen auffallende Verschiedenheit. Von Hamburg aus

konnte man nach Bremen oder Kassel für 10 Silbergroschen telegraphieren, während unter sonst gleichen Voraussetzungen Telegramme von ebenda nach Vegesack 17 ½ Silbergroschen, nach dem Großherzogtum Oldenburg 18 Silbergroschen, nach Braunschweig 15 Silbergroschen kosteten. Im Norddeutschen Bunde und bis zur Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens bestand der nach drei Entfernungsstufen auf der Grundlage von Mindestsätzen für Telegramme von 20 Worten abgestufte Tarif. Derselbe entsprach jedoch immer weniger den mit dem fortschreitenden Ausbau des Telegraphennetzes sich verändernden Beförderungsbedingungen. In der seit dem 1. März 1876 erfolgten Ersetzung desselben durch den einheitlichen Worttarif sehen wir denselben umgestaltenden Gedanken zum Durchbruch kommen, welcher in der Erkenntnis, daß im Beförderungsdienst die Leistung nur selten im Gleichmaß mit der Entfernung wächst, längst für den Postverkehr fruchtbar gemacht worden war. Die einheitliche Worttaxe unter vorläufiger Festhaltung einer Grundtaxe hatte den Vorteil, daß dem Publikum die Zahl der taxpflichtigen Worte mehr als früher überlassen, und daß damit gleichzeitig bei dem Telegrammabsender das Interesse hervorgerufen wurde, alle überflüssigen Worte zu sparen und dadurch die Betriebsleistung des Telegraphen zu mindern. Wie günstig der Worttarif in letzter Beziehung gewirkt und auch die Schnelligkeit der Telegrammbeförderung beeinflußt hat, geht daraus hervor, daß nach amtlichen statistischen Ermittelungen die durchschnittliche Länge eines Telegrammes infolge der Tarifumbildung von 18,3 auf 12,2 Worte zurückging, und daß sich hieraus für den Betrieb eine Minderleistung von jährlich 40 Millionen Worten ergab, was einer besseren Ausnutzung des Telegraphen um 19 % gleichkam. Inzwischen ist die Telegraphenverwaltung schrittweise ermäßigend vorgegangen, indem sie die Grundtaxe ganz aufgegeben und vom 1. Februar 1891 ab die verbliebene reine Wortgebühr auf den gegenwärtig gültigen Satz herabgemindert hat[1]. Die Richtigkeit und der Wert des volkstümlichen Worttarifs zeigen sich nicht nur in den Wirkungen

[1] 5 Pf. für das Wort, Verf. v. 15. Januar 1891, Amtsbl. S. 9.

desselben auf den Verkehr, sondern auch in dem bedeutenden Maß bahnbrechender Kraft, womit er sich im internationalen Verkehr, auf welchen später zurückgekommen wird, eingebürgert hat.

Die Gestaltung des Gebührenwesens für die Benutzung des Fernsprechers

mußte sich bei der Neuheit des Verkehrsmittels, welches jeden Tag wechselnde Aufgaben stellen, neue unbekannte Schwierigkeiten bieten, andere Richtungen einschlagen und aus allen diesen Gründen die Rechnung zwischen Leistung und Gegenleistung plötzlich verschieben konnte, eng an die allgemeine und technische Entwickelung des Fernsprechwesens anschließen. Diesem Gang der Dinge, der es gestattete, jederzeit andere, schließlich einheitliche Grundlagen zu suchen und mit Umgestaltungen und Ermäßigungen dem Bedürfnis auf dem Fuße zu folgen, war der Umstand besonders günstig, daß die Verfassung die Festsetzung der Gebühren für den gesamten telegraphischen Verkehr der reglementarischen Anordnung vorbehalten hatte.

In Bezug auf die grundsätzlich wichtigste Frage, ob der Gebührenfestsetzung das Maß der Einzelbenutzung der Leitungen durch die Fernsprechteilnehmer, unter genauer Abwägung von Leistung und Gegenleistung, oder eine einheitliche jährliche Bauschvergütung in Form einer Abonnementsgebühr zu Grunde zu legen sei, hat sich die Reichspostverwaltung hinsichtlich der binnenstädtischen Anlagen von vornherein für das Abonnementssystem entschieden. Zur Wahl und Beibehaltung dieses Systems lag übrigens eine gewisse Notwendigkeit vor, da die laufende Kontrolle über das Maß der Einzelbenutzung im Stadtverkehr auch heute noch nicht behobene technische Schwierigkeiten bietet. Mit der anfänglichen Festsetzung der Jahresvergütung für den Anschluß an das Stadtfernsprechnetz auf den bescheidenen Betrag von im allgemeinen 200 Mark und mit der seit 1884 eingetretenen Ermäßigung desselben auf 150 Mark hat der Fernsprechtarif in Deutschland, soweit die Entwickelung der Zukunft nicht neue, nach anderen Richtungen ausschlaggebende Gesichtspunkte vorzeichnen sollte, dem Vorteil des Publikums und dem allgemeinen Staatsinteresse entsprechende Grundlagen gewonnen. Daß sich daneben auch die bei der Verschiedenheit der Anlageverhältnisse, der Entwickelungs- und Ertragsbedingungen meist im Anschluß an die örtlichen Verhältnisse erwachsene Regelung der

Gebühren für die Benutzung der Fernsprechverbindungsanlagen und Bezirksfernsprechnetze in der Axe der Vereinfachung und Verbilligung mit dem Endziel der schließlichen Einheitlichkeit fortbewegen mußte, darüber konnte bei der grundsätzlichen Stellung der Reichsverwaltung gegenüber jeder Tarifbildung ein Zweifel nicht bestehen[1].

Diese Einheitlichkeit ist gegenwärtig vollkommen erreicht und erstreckt sich auch auf diejenigen Neben-Telegraphenlinien und besonderen Telegraphenanlagen, deren Herstellung das Reich seit dem 15. September 1886 übernommen hat.

Es darf heute nach den im in- und ausländischen Fernsprechwesen gemachten Erfahrungen als feststehende Thatsache betrachtet werden, daß der Vorrang, welchen sich Deutschland im Ausbau und in der Benutzung des Fernsprechers vor andern Ländern erstritten hat, zu einem nicht geringen Teil den richtig und billig bemessenen Gebühren, welche es erhebt, zuzuschreiben ist. „Woher kommt es," fragt Dr. G. van Muyden in einem sehr belehrenden Aufsatz über „das Fernsprechwesen in Gegenwart und Zukunft"[2], „daß das gewerbereiche und handeltreibende Frankreich so sehr zurücksteht, und daß unsere Heimat sogar Großbritannien überflügelt?" Die Gründe liegen, wie er nachweist, „in den von der Reichs-Postverwaltung ihrer Kundschaft gewährten Erleichterungen aller Art, namentlich aber in der billigen Gebühr für den Anschluß an das Telegraphennetz gegenüber den Ansprüchen in andern Ländern." Während die Jahresgebühr für den Anschluß in Berlin 150 Mark kostet, sind für den gleichen Zweck aufzuwenden in New-York 600 Mark, in London 400 Mark, in Paris 320 Mark, in Wien die Anlagekosten und daneben 100 Mark jährliche Gebühr, in Rom

[1] Gegenwärtig beträgt die Gebühr

a. im Stadt-Fernsprechverkehr für Abonnenten 150 Mark jährlich; für die Benutzung einer öffentlichen Fernsprechstelle bis zu 3 Minuten Dauer 25 Pfennig;

b. im Vor- und Nachbarortverkehr für Abonnenten (neben der Stadt-Abonnementsgebühr von 150 Mark) 50 Mark jährlich; für die Benutzung einer öffentlichen Fernsprechstelle bis zu 3 Minuten Dauer 50 Pfennig;

c. im Fernverkehr allgemein für das Einzelgespräch bis zu 3 Minuten Dauer 1 Mark auf weitere, 50 Pf. auf kürzere Entfernungen.

[2] Heft VII der Monatsschrift „Unsere Zeit" 1885 (Leipzig, F. A. Brockhaus).

200 Mark, in Amsterdam 200 Mark. Diese Vergleiche mit dem Auslande liefern den Beweis, daß das Tarifwesen für den deutschen Fernsprechverkehr, unter Hintansetzung fiskalischer Rücksichten, auf der Grundlage der Verkehrsförderung und des Gemeinwohles aufgebaut ist.

Neben den telegraphischen Verkehrseinrichtungen und Verkehrserleichterungen tritt keine Thätigkeitserscheinung in der Verwaltungspraxis der Telegraphie lebhafter hervor, als die auf die Ergebnisse der neueren wissenschaftlichen Forschungen gestützte

Ausnutzung und Fortbildung der Technik.

Lebendige Zeugen dessen sind neben der bereits besprochenen Einrichtung der unterirdischen Telegraphen- und Fernsprechlinien

die fortdauernde Verbesserung der Fernsprechapparate, namentlich durch Einführung des Mikrophons,

die Einrichtung der Vielfach-Klappenschränke in den großen Vermittelungsämtern,

die fortschreitende Vereinfachung in der Zusammenstellung der gebräuchlichen galvanischen Elemente und in Verbindung hiermit die Herstellung neuer Stromquellen, wie die Einführung der Sammlerbatterien,

die Ausnutzung des telegraphischen Gegen- und Doppelsprechens und die erweiterte Einführung des Hughes-Betriebs,

die Erhöhung der Telegraphiergeschwindigkeit und der Betriebssicherheit auf den langen unterirdischen Leitungen,

die Verbesserung der gegenwärtig bereits äußerst leistungsfähigen Mittel zur Prüfung des elektrischen Verhaltens der unterirdischen Leitungen, und schließlich, — zuletzt erwähnt aber von höchster Bedeutung —

die ununterbrochene Erprobung neuer und die Verbesserung älterer Apparate zur rascheren Bewältigung der telegraphischen Korrespondenz.

In letzterer Beziehung soll unter vielem andern, um Einzelheiten zu vermeiden, nur hervorgehoben werden, wie neben dem seit 1844 in die Erscheinung getretenen und seit 1855 vollständig dienstfähigen Morseapparat zur Vereinfachung und intensiveren Gestaltung des Betriebs die gebrauchskräftigsten Apparate, der Hughes-Apparat, Estienne-Apparat, der Wheatstone-Schnellschreiber

eingestellt und da verwendet worden sind, wo die Leistungsfähigkeit der Leitung durch Benutzung der besten mechanischen Hülfsmittel sich noch weiter erhöhen läßt.

Indeß erscheint die Telegraphenverwaltung in dem Kreislauf wissenschaftlicher Forschungen und deren Verwertung und Weiterverfolgung nicht nur als Nutznießerin der allgemeinen physikalischen Wissenschaft, sondern auch als willige Geberin der eigenen Forschungen und Erfahrungen. Noch mehr: die Telegraphie und ihre Technik sind für die gesamte Wissenschaft eine Quelle nutzbringenden Studiums geworden, denn alle Beobachtungen aus dem Erscheinungskreis der elektrischen Kraftäußerungen fließen auf dem Wege berufswissenschaftlicher Bearbeitung durch die hierzu bestellte technische Spitze — das Telegraphen-Ingenieurbureau — auch weiteren wissenschaftlichen Kreisen und verwandten Staatsanstalten zur geeigneten Verwertung zu. So bleibt die Technik der erzeugende Boden und zugleich die Frucht eines innigen Wechselverkehrs zwischen der Naturwissenschaft und dem praktischen Verwaltungsleben und dieser Verkehr wird zweifelsohne noch Aufgaben lösen, welche heute wissenschaftliche Versuchsstücke sind, morgen aber im Dienste der Telegraphie den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt zugleich bedeuten.

Mit den Bestrebungen und Verbesserungen auf technischem Gebiete, demselben Ziel der Zeitersparnis und der Betriebsförderung zustrebend, läuft eine Reihe von Verwaltungsvorschriften parallel, welche im einzelnen zum Zweck hatten: die thunlichste Vereinfachung der Betriebsformen im Annahme-, Telegraphier- und Bestelldienst, den Ausbau der alten und die Festsetzung neuer den veränderten Verkehrsverhältnissen angepaßter Betriebsregeln im Sinne der Erleichterung bei gleichzeitiger Erhöhung der Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung.

Wenn auch die vorbezeichneten umgestaltenden Schritte selbstverständlich nicht nur dem innern, sondern auch dem Auslandsverkehr zu gute kamen, so bieten doch die internationalen Beziehungen im Telegraphenwesen selbständige und eigenartige Züge gemeinsam durchgeführter Aufgaben, so daß eine Sonderbetrachtung der Entwickelung des telegraphischen Verkehrs mit dem Auslande zur Vervollkommnung des allgemeinen Bildes notwendig scheint.

Die internationalen Beziehungen der Telegraphie sind bekanntlich seit dem Jahre 1865 durch einen — bereits 1858 auf dem ersten Telegraphen-Kongreß in Brüssel vorbereiteten — großen internationalen Telegraphenvertrag geregelt. Der „Allgemeine Telegraphenverein" umfaßte damals sämtliche europäische Telegraphenverwaltungen mit Ausnahme von England, dessen Telegraphie erst später unter Staatsverwaltung gestellt wurde. Der Vertrag schuf für die Welttelegraphie die ersten gemeinsamen Gesetze, welche durch die später programmmäßig stattgehabten Konferenzen in Wien 1868, Rom 1872, St. Petersburg 1875, London 1879, Berlin 1885, Paris 1890 eine fortschreitende Festigung erfahren haben. In Wien traten die ersten außereuropäischen Länder (das asiatische Rußland und Britisch Ostindien) dem Verein bei; in Rom erschienen zum ersten Mal Vertreter der großen Kabelgesellschaften; in Petersburg wurden wesentliche Verbesserungen des gemeinsamen Dienstbetriebs vereinbart; London und Berlin sahen die ersten wichtigen Schritte zur Vereinfachung der vielgestaltigen Tarifverhältnisse, indem vornehmlich auf Betreiben Deutschlands dort der mit der Grundtaxe vereinigte Worttarif, hier der reine Worttarif dem europäischen Telegraphenverkehr gemeinsame Grundlagen gaben. Auf der letzten Pariser Konferenz schließlich vermochte zwar Deutschland seiner Idee eines europäischen Einheitstarifs noch nicht endgültig Eingang zu verschaffen, doch ist es ihm gelungen, die verschiedenen Taxgruppen wesentlich zu verringern.

Der verhältnismäßig weit zurückliegende Zeitpunkt der internationalen Einigung über die Benutzung eines Verkehrsmittels, welches eine gänzliche Umwälzung in der Nachrichtenvermittelung mit sich brachte, bildet den augenfälligsten Beleg für den internationalen Charakter der Telegraphie. Ein Verkehrsmittel, welches mit dem Flug des Gedankens Raum und Zeit überwindet und in die Ferne wirkend das Weltall umspannt, konnte naturgemäß an den politischen Grenzschranken nicht Halt machen: es war von vornherein auf internationale Ausbildung angewiesen. Wenn wir gleichwohl im internationalen Telegraphenvertrag auch heute noch nicht das verkörpert sehen, was dem Weltpostverein bereits in der Wiege beschëert war: ein einziges gemeinsames Verkehrsgebiet mit

einheitlichen Grundgesetzen und Einheitstaxen, so schließt er doch ein engeres Band zur Ordnung technischer und verwaltungsdienstlicher Bedürfnisse um die wichtigsten Telegraphenverwaltungen der Erde. Und wenn ferner auch die Ungunst der damaligen Zeitverhältnisse die Frage nahelegt, ob die Stunde der Entstehung des Telegraphenvertrags nicht etwa der Reife des Gedankens, den er verkörpert, insofern vorausgeeilt sei, als offenbar der Geist der Solidarität zwischen den beteiligten Staaten in dem politischen Übergangsstadium jener Zeit nicht stark genug war, um von vornherein Bresche zu legen in den Wall der einer wirklichen Einheit feindlichen Sonderinteressen, so hat doch der Geist der Neuzeit unter der thätigst mitwirkenden Initiative der deutschen Telegraphenverwaltung auch auf diesem Gebiete Erfolge gezeitigt, welche die formelle Vereinigung der Telegraphenverwaltungen immer mehr einer thatsächlichen Einheit entgegen führen. Von Anfang an befaßte sich der internationale Telegraphenvertrag im wesentlichen nur mit Vereinbarungen über die Annahme, Beförderung und Bestellung, sowie über die theoretische Übereinstimmung der Tarifbildung und über gewisse Maximal-Tarifgrenzen, während die Tarife selbst der Feststellung durch Einzelabkommen überlassen waren. Hieraus ergiebt sich von selbst das von der deutschen Verwaltung allzeit erstrebte Kampfesziel: es war die Einführung eines europäischen Einheitstarifs, jenes Moment, welches die Unterordnung der Interessen der einzelnen Glieder unter das Ganze bedeutet, jenes Moment, welches die Grenzschranken der europäischen Einzelgebiete zu Gunsten des Gesamtverkehrs thatsächlich beseitigt und in diesem ideellen Endziel dem Geiste des Weltpostvereins am meisten sich nähert. Es darf nicht verkannt werden, daß die Erreichung des gesteckten Zieles mit nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten verbunden ist. Gleichwohl ist durch schrittweises ausdauerndes Vorgehen erzielt worden, daß nicht nur der in Deutschland bewährte Worttarif sich im Welttelegraphenverkehr Eingang verschafft hat[1], sondern daß auch eine gewisse, mit Tarifermäßigungen verbundene Annäherung der verschiedenen Tarife an

[1] Auf der internationalen Tel.-Konferenz zu London 1879; der reine Worttarif ohne Zuschlagtaxe ist auf der internat. Tel.-Konferenz zu Berlin 1885 beschlossen worden.

den Zielpunkt der Einheit hergestellt und die Einheit selbst Gegenstand verallgemeinerter Bestrebungen geworden ist. Die werbende Kraft auf diesem Wege lag unstreitig in den unablässigen Bemühungen Deutschlands, welches mit denselben friedlichen Waffen, die zur Bildung des Weltpostvereins führten, die Welttelegraphenreform auf dem Boden der Einzelverträge mit Erfolg vorbereitet. In dieser Beziehung sind namentlich die neuen Sonderabkommen mit Österreich-Ungarn und Luxemburg hervorzuheben, unter deren Wirkung in Gesamt-Mitteleuropa der billige Worttarif, wie er in Deutschland seit Anfang 1891 besteht, eingeführt ist[1]. Diese Erfolge dürfen, so hoffen wir, als die Vorläufer einer alle europäischen Staaten umfassenden Reform gelten, welche die Einheit schaffen und zur Wende des Jahrhunderts ihrer älteren Schwester, der Weltpostreform, sich gesellen wird.

An ihrem Teil hat die Reichs-Telegraphenverwaltung dazu beigetragen, dem Wirkungsgebiet des internationalen Telegraphenvertrags immer mehr teilnehmende Staaten zuzuführen. Bereits sind dem Verein seit dem Bestehen der vereinigten Post- und Telegraphenverwaltung 23 verschiedene Gebiete neu angeschlossen worden, und eine große Anzahl von Kabelgesellschaften unterwirft sich den Festsetzungen des Vereinsvertrags[2]. Waren diese Erfolge

[1] Abkommen mit Österreich-Ungarn und Luxemburg, mit Wirkung vom 1. Januar 1892.

[2] An dem internationalen Vertrag waren zur Zeit der Vereinigung der deutschen Post- und Telegraphenverwaltung beteiligt: Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich mit Algerien und Cochinchina, Griechenland, Großbritannien und Irland, Italien, Niederland mit Niederl.-Indien, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden, die Schweiz, Serbien, Spanien, die Türkei, Britisch Indien, Japan.

Seitdem sind demselben beigetreten: Südaustralien, Neuseeland, Neu-Südwales, Tasmanien, Viktoria, Brasilien, Bulgarien, die Kap-Kolonie, Natal, Ägypten, Luxemburg, Montenegro, Persien, Bosnien-Herzegowina, Senegal, Siam, Tunis, Gibraltar, Malta, Argentinien, Cuba, Porto-Rico, die Philippinen und verschiedene Privat-Kabelgesellschaften. Von Letzteren haben sich, ohne dem Verein anzugehören, den Festsetzungen des internationalen Vertrags folgende Gesellschaften unterworfen:

Black Sea Telegraph, Commercial Cable, Direct Spanish Telegraph, Eastern Telegraph, Co Française du Télégraphe de Paris à New-York, Great Northern Telegraph, Indo-European Telegraph, West-India and Panama Telegraph, Spanish National Submarine Telegraph, West African Telegraph, Société française des Télégraphes sous-marins. Außerdem

geeignet, die Vorteile des Vertrags für Deutschland zu erweitern, — beispielsweise stellt sich gegenwärtig die Wortgebühr für ein Telegramm nach New-York nur auf 1 Mark 5 Pfennig, während Mitte 1867 für ein Telegramm von 20 Worten ebendahin etwa 400 Mark aufzuwenden waren, — so wurde auf der anderen Seite eine dreigeteilte Thätigkeit entfaltet, um unter der inneren Wirkung des Vertrags die Beziehungen zu dem Auslande fester zu knüpfen, den Fernverkehr zu erleichtern und den Durchgangsverkehr für Deutschland nutzbar zu machen.

Die Erleichterung des Durchgangsverkehrs,

die Herstellung direkter Linien nach Nachbar- und dritten Ländern,

die Errichtung zahlreicher unterseeischer Linien und die Übernahme vorhandener Privatlinien dieser Art in das Eigentum des Reichs

waren die wichtigen Etappen auf dem Wege zur Erreichung der vorbezeichneten Ziele.

Frei und unaufgehalten bewegt sich, wie in den Weltpostbeziehungen, aller Durchgangsverkehr auf dem kürzesten Wege von Grenze zu Grenze seit der bereits 1876 herbeigeführten Aufhebung der kostspieligen, teilweise auf ausländischem Gebiete belegen gewesenen Kontrolstationen, auf welche vordem alle Durchgangstelegramme, zum Teil unter Verschiebung der natürlichen Abflußwege, geleitet worden waren. Erhöhte Wirksamkeit erhielt diese Maßregel vollends durch

Vermehrung der direkten interkontinentalen Verbindungen,

welche freilich in erster Linie der Entwickelung des deutschen Verkehrs mit dem Auslande zu dienen bestimmt waren: Berlin—

richten sich folgende Gesellschaften, ohne sich den Vertragsbestimmungen unterworfen zu haben, doch, unter ständiger Berührung mit dem Internationalen Telegraphenbureau, nach den Festsetzungen des internationalen Dienstreglements: African Direct Telegraph, American Telegraph and Cable (Western Union), Anglo American Telegraph, Brazilian Submarine Telegraph, Central and South American Telegraph, Direct United States Cable, Eastern Extension Telegraph, Eastern and South African Telegraph, West Coast of America Telegraph, Western and Brazilian Telegraph, Télégraphe transandin. Die Privat-Gesellschaften verfügen über ein Welt-Kabelnetz von 125 864 Seemeilen Linie laut Statistik des Intern. Telegr.-Bur. (Cables sous-marins du globe, Journ. télégr. 1892 S. 131).

Rom, Berlin—St. Petersburg, Berlin — Odessa, Berlin — Pest, Berlin—Prag, Berlin—Brüssel, Berlin—Basel, Berlin—Paris, Berlin—Amsterdam, Frankfurt (Main)—Brüssel, Hamburg—Havre, Berlin—London, Wien—London, Wien—Paris. Zahlreiche neue Absatzwege erschlossen sich durch diese unmittelbaren Verbindungen für den Verkehr nach und von den fremden Hauptstädten und ihren Börsen. Die längsten direkten Linien sind die Verbindungen Berlin — Rom (über München, den Brenner und Verona) mit 1947 km und Berlin—Odessa mit 1880 km. Daß sich trotz der weiten Entfernungen der direkte Verkehr in großer Vollendung abspielt, stellt den Leistungen der heutigen Technik ein schönes Zeugnis aus.

Mit der in raschem Wachsen emporstrebenden Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkt, mit der durch große politische Erfolge und eine lange segensreiche Friedenszeit geförderten Beteiligung Deutschlands am überseeischen Handel wuchs auch das Bedürfnis, dem überseeischen Telegraphenverkehr Werkzeuge der Entwickelung zu schaffen, welche geeignet waren, den Deutschen in seinem wirtschaftlichen Wettstreit zu unterstützen und die überall vorhandenen Berührungspunkte Deutschlands mit fremden Küsten neu zu beleben. Seit — eine der größten Schöpfungen des Menschengeistes — am 7. August 1858 das erste Telegramm von Neufundlands Spitze bis Valentia wie auf Blitzesschwingen das Weltmeer durchflog, und seit vom 27. Juli 1866 ab die inzwischen wieder unterbrochen gewesene Verbindung dauernd hergestellt war, wurden die alte und die neue Welt immer von neuem mit kupfernem Band einander genähert. Ungeheuer waren die Hindernisse, die sich dem Menschenwerk entgegentürmten, größer aber die Ausdauer und Zähigkeit, mit welchen sie bekämpft wurden. Dem Menschengeist gehörte der Sieg. 1168 Kabel mit 140 000 Seemeilen Länge durchziehen heute alle Meere. 38 Kabelschiffe mit einem Gehalt von 60 169 Tonnen durchkreuzen die Oceane behufs Legung und Instandsetzung unterseeischer Telegraphenlinien. Wasser und Erde erscheinen umspannt von einem Drahtnetz, in welchem sich verkörpert, was Altmeister Goethe in seiner Meteorologie „die Weltseele“ nennt, „das durchgehende allgegenwärtige Element, das alles materielle Dasein begleitet.“

Während sich vorzugsweise in England und Amerika der Unternehmungsgeist der Anlegung unterseeischer Telegraphenanlagen bemächtigte, konnte Deutschland erst in einem späteren Zeitabschnitt, nachdem die wichtigsten Bedürfnisse in Bezug auf seine inneren Verkehrsadern befriedigt waren, derselben Aufgabe näher treten. Indeß energisch aufgenommen, sobald sie als nötig und möglich erkannt waren, bilden die Arbeiten auf diesem Gebiete seit geraumer Zeit den Gegenstand dauernder und erfolgreichster Fürsorge. Den Rücksichten auf thunlichste Schonung der Staatsfinanzen entsprachen die beim Bau und Betrieb in Anwendung gebrachten verschiedenen finanzpolitischen Grundsätze, wonach die Linien teils auf Staatskosten erbaut, teils von Privaten hergestellt wurden und in letzterem Falle entweder im Privatbesitz blieben oder durch Amortisation des Baukapitals in den Besitz des Reiches übergingen. Indeß konnten diese Verhältnisse bei dem einheitlichen Geiste, der das ganze Telegraphenwesen in den Dienst des Staatsgedankens stellt, die Gewähr der Dauer nicht in sich tragen. Vom 1. Januar 1889 ab gingen vielmehr alle noch in den Händen einzelner Privat-Telegraphengesellschaften befindlich gewesenen unterseeischen Telegraphenlinien (2577 km) in das Eigentum des Reichs über. An Staatslinien dieser Art sind nunmehr vorhanden:

1. zwei deutsch-dänische Kabel (Alsen-Fühnen und Warnemünde-Gjedser),
2. das deutsch-schwedische Kabel (Rügen-Trelleborg),
3. das deutsch-norwegische Kabel (Hoyer-Arendal),
4. die Verbindung Emden-Borkum-Lowestoft,
5. die Verbindung Emden-Greetsiel-Valentia, welche unmittelbar an eine für den deutschen Verkehr vertragsmäßig vorbehaltene transatlantische Kabelverbindung anschließt,
6. das erst 1891 ausgelegte Kabel Emden-Borkum-Bacton.

Fassen wir, unter gleichzeitiger Bezugnahme auf die im Anhang beigefügten graphischen Darstellungen, die Bestrebungen und Leistungen auf dem Gebiete der Einrichtungen und Erleichterungen des telegraphischen Verkehrs, insbesondere seit der Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung, zusammen, so ergiebt sich, daß aus vorhandenen lückenhaften Anfängen ein großes ungeteiltes Verkehrsnetz, alle Landesteile und alle

Volksschichten umschließend, geschaffen worden ist, daß eine siebenfach vermehrte Zahl von Telegraphenanstalten, die Sammel- und Ausgabestellen des Verkehrs, die Knotenpunkte dieses Netzes bildet, daß das jüngste Verkehrsmittel der Neuzeit, der Fernsprecher, in einer für andere Nationen mustergiltigen Weise zum Gemeingut des Deutschen Volkes geworden, daß der Auslandsverkehr auf breiter, dem Staatsgedanken angepaßter Grundlage organisiert worden ist, daß alle Hülfsmittel der Technik für die Ziele des Verkehrswesens und für allgemein wissenschaftliche Zwecke nutzbar gemacht worden sind, und daß schließlich umfangreiche, mit dem Geist der Zeit und mit den Verkehrsverhältnissen Schritt haltende Verwaltungsmaßregeln den technischen Dienst verbessert und die Tarifbildung in die gesunden, beifallssicheren Bahnen der Einfachheit und Billigkeit geführt haben.

Nur ein einheitlich geleiteter, staatlicher Gemeinbetrieb war solcher Arbeit fähig und konnte einer Verkehrsentwickelung Erzeuger und Beherrscher werden, deren kräftig aufsteigende Linien im Spiegel des nächsten Abschnitts erscheinen.

VII. Verkehrsentwickelung im Inlande und im Verkehr mit dem Auslande.

A. Postverkehr.

In der Gestaltung des Postverkehrs verkörpert sich der Lebensnerv aller wirtschaftlichen Thätigkeit. Da aber heute mehr wie je die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Nation die Bedingung ihrer Erhaltung und deshalb auch die Voraussetzung für den gleichwertigen Fortbestand ihres Geisteslebens und ihrer Kultur ist, so arbeiten mit gleicher Fürsorge die Gesetzgebung und die Staatsverwaltung, mit erhöhtem Interesse die Wissenschaft und die Technik, mit gesteigertem Eifer die Erwerbskraft des Einzelnen und das Gestaltungsvermögen des Ganzen an der Erhöhung der nationalen Wirtschaft: und mit dieser Arbeit steht die Summe aller nationalen Kräfte im weiteren Sinne auch im Dienste des Verkehrs. Die Verkehrsentwickelung ist daher nichts, was für sich, unabhängig von anderen Faktoren, gedacht werden kann; sie muß betrachtet werden einerseits als Ausfluß der inneren Schaffenskraft des ganzen Volkes, andererseits als die Folgewirkung befruchtender Verwaltungsthätigkeit, namentlich der Verkehrserleichterungen. Diese zusammenwirkenden Kräfte sind in langjähriger Arbeit geschäftig gewesen, die gewaltige Verkehrsgestaltung unserer Zeit hervorzubringen, und was Beginn neuer Entwickelung wird, ist zugleich höchstes Resultat lebenwirkender aus der Vergangenheit in die Gegenwart hineinragender Thätigkeit. Dies gilt insbesondere von dem Zusammenhang der Verkehrseinrichtungen mit der Verkehrsentwickelung. Beide sind sich Frucht und treibende Kraft zugleich. Mögen sie in zeitlichem Aufbau, in

stofflicher Anordnung, in finanzieller Verteilung von einander geschieden werden, ihren organischen Zusammenhang vermag auch das Seziermesser der Dialektik nicht zu trennen. Stellen sich daher die umfassenden Neueinrichtungen und Verkehrsverbesserungen auf der einen Seite als schöpferische befruchtende Kraft dar, so beanspruchen sie doch auf der anderen Seite auch ihren Platz als die eigensten Produkte der Verkehrssteigerung und als die Marksteine in der aufsteigenden Linie des Verkehrsbedürfnisses. Dieser fortzeugenden Wechselwirkung ist die ungeheuere Postverkehrsentfaltung in den letzten 25 Jahren zu danken, eine Entfaltung, welche alle Phasen fortschreitender Kulturentwickelung vergangener Jahrhunderte auch auf anderen Gebieten menschlicher Thätigkeit weit hinter sich zurückläßt.

Voll tritt der allgemeine Kulturfortschritt in der unvergleichlichen Steigerung zu Tage, welche während der letzten Jahrzehnte des scheidenden Jahrhunderts der Post- und Telegraphenverkehr erfahren hat. Es haben betragen:

	1868[1]		1891	
die Zahl der	im inneren Verkehr des Reichs-Postgebietes	im Verkehr des Reichs-Postgebietes mit anderen Ländern	im inneren Verkehr des Reichs-Postgebietes	im Verkehr des Reichs-Postgebietes mit anderen Ländern
Briefe	252 550 997	46 285 694	786 385 900	254 472 710
Postkarten. . . .	—	—	305 193 200	49 568 460
Drucksachen . . .	23 656 366	10 543 737	284 099 700	109 126 480
Warenproben . .	1 452 031	1 090 364	14 579 100	11 838 350
Postanweisungen .	9 211 154	456 603	69 400 237	9 077 706
Postaufträge . . .	—	—	5 275 759	821 234
Postnachnahmen. .	4 107 628	219 740	3 635 913	263 496
Zeitungen	150 957 581	9 603 875	728 402 923	47 311 008
gew. Packete . . .	28 045 432	1 644 013	92 602 646	15 861 571
Wertsendungen . .	12 070 278	1 660 302	8 674 375	2 344 630
Sa.	482 051 467	71 504 328	2 297 889 753	500 685 645
	553 555 795		2 798 575 398	

[1] Um das Jahr 1868 als Grundlage für die Vergleichung der Verkehrsverhältnisse zu Beginn und zu Ende der Entwickelungsperiode festhalten zu können, sind die Ergebnisse der Statistik des Nordd. Bundes für 1868 um einen Prozentsatz erhöht worden, welcher dem Verhältnis der Bevölkerungsziffer in den damals zum Reichspostgebiet noch nicht gehörigen Landesteilen zur Bevölkerungsziffer des Norddeutschen Bundes entspricht.

	1868	1891
der Wertbetrag der Postaufträge	—	567 581 600 Mark
der Wertbetrag der Postanweisungen	336 331 974 Mark	4 768 985 473 =
der Gesamtwertbetrag der beförderten Sendungen	6 502 730 148 =	20 681 005 773 =

Es hat hiernach der innere Verkehr um 376 Prozent, der Verkehr mit dem Auslande um 604 Prozent und der Gesamtverkehr um 406 Prozent zugenommen.

In Gesamt-Deutschland aber, also einschließlich Bayerns und Württembergs, beträgt die Zahl der beförderten Postsendungen 3 099 529 174, darunter mehr als 119 Millionen Packete, und die Summe der vermittelten Wertbeträge 22 555 537 807 Mark jährlich.

Dem Briefe und der Zeitung, aller Beförderungshemmnisse entfesselt, ist die Bahn geöffnet bis in die fernsten Winkel des Landes und über die ganze Welt; umfangreicher Güteraustausch in wohlfeilen Postpacketen belebt das heimische Gewerbe und trägt dessen Erzeugnisse in ungezählter Menge nach Stadt und Land, in kaum kulturerschlossene Gebiete, in handelsentwickelte Länder fremder Zunge; und selbst in entlegenster Stätte sind Postanweisung und Postauftrag willkommene Hülfsmittel persönlichen und kaufmännischen Verkehrs.

Welche Wandlung in kurzer Spanne Zeit, in der sich der Brief in alle Heimstätten eingebürgert und zum ersten Träger kultureller Beziehungen gemacht hat; eine Wandlung, die um so markiger in die Erscheinung tritt, wenn wir mit einem flüchtigen Blick auf den mehrtausendjährigen Werdegang des Briefes die fast plötzliche unvermittelte Verallgemeinerung des Briefverkehrs ins Auge fassen. Denn hat der Brief sich auch seit jenen Zeiten, wo die äußersten Marksteine geschichtlicher Kunde stehen, allzeit in aufsteigender Linie bewegt, sein umfassender Siegeszug durch Paläste und Hütten, über die Markscheiden territorialer Gebiete und über die trennenden Meere des Weltalls fällt doch erst in die Zeit, in der die wirtschaftliche Entwickelung des 19. Jahrhunderts einsetzte

und ihn zum vielumworbenen Faktor des Erwerbslebens gemacht hat.

Mühsam hat sich einst das Schrifttum, der Brief, in wechselnden Bilderreihen aus dem Dunkel grauer Vorzeit hinübergerettet in die Papyrusblätter der alten Egypter, in die „heiligen Leder“ ehrwürdiger Tempel, in die Schriftrollen der Phönizier, der Griechen und Römer. Es erben ihre Namen von der Überbringung des Briefes die Hemerodromen Griechenlands, die Tabellarii römischer Patrizier. In Runen, dann in Lettern erscheint der Brief in Germanien. Auf Holztäfelchen und in Pergamenten fränkischer Klöster findet er, größerer Zukunft gewärtig, der Beharrung bleibende Stätte. Zunächst wandert er nur selten hinaus in die Lande, denn nur Auserwählte, Kaiser, Fürsten, Bischöfe und Klöster, rüsten besondere Boten, um ihre Befehle in begrenzte Fernen zu tragen. In der Kutte des wandernden Mönches, im Gürtel fahrender Leute, im Wamms des reisenden Metzgers beginnt der Brief die breitere Bahn als Nachrichtenvermittler. Mit dem Erwachen eines geordneten Postwesens aus den schüchternen Anfängen der Botenanstalten spannt er endlich vereinzelte Netze über Handelsstraßen und Heerwege. Preußische und Taxissche Posten führen ihn dann seinem Berufe als Mittler geistigen und materiellen Zusammenhangs immer schneller und erfolgreicher entgegen, bis er im Jahre 1850 im preußischen Postgebiete bereits bis zu 62 Millionen Stück jährlich anwächst und im Jahre 1868 ebendaselbst die Zahl von 250 Millionen erreicht. Heute nach 25 Jahren beträgt der Gesamtbriefverkehr des Reichspostgebietes 1815 Millionen Briefsendungen, darunter 425 Millionen im Verkehr mit dem Auslande, d. i. mehr als das Siebenfache des Verkehrs vor $2^1/_2$ Jahrzehnten. Verkehrserleichterungen aller Art im Innern, die gewaltigen Wirkungen des Weltpostvereins nach außen sind der Sockel, auf dem dieser mächtige Aufbau des Briefverkehrs zur Höhe strebt. Der Brief ist nicht mehr lediglich Werkzeug rein persönlicher oder öffentlicher Nachrichtenvermittelung; er ist ein wirtschaftlicher Wertfaktor geworden. In enger Verbindung mit der ungeahnten Verzweigung der Geistes- und Erwerbsthätigkeit unseres Zeitalters, bald Pionierdienste bald

Heeresfolge leistend, ist er der Träger der höchsten geistigen und wirtschaftlichen Werte.

Welche Bedeutung der Brief für das Erwerbs- und Wirtschaftsleben gewonnen hat, zeigt uns die Verkehrs-Entwickelung der Drucksachen und Warenproben. Denn diese sind die Vortruppen aller kaufmännischen Beziehungen, die Pioniere des Austauschs aller Erzeugnisse. Bietet doch bei dem bestehenden Wettstreit auf allen Gebieten des Erwerbslebens der Warenmuster- und Drucksachenverkehr dem Handel und der Industrie ein ebenso notwendiges als billiges und deshalb willkommenes Mittel zur Erschließung von Absatzgebieten. Wesentlich dem Zusammenwirken dieser Umstände und der günstigen Versendungsbedingungen darf es zugeschrieben werden, daß in der Zeit von 1868 bis 1891 die Zahl der beförderten Drucksachen im inneren Verkehr des Reichspostgebiets von 23 Millionen auf 284 Millionen jährlich oder um 1135 Prozent, im Verkehr mit dem Auslande von 10 Millionen auf 109 Millionen oder um 990 Prozent gestiegen ist, und daß im Warenprobenverkehr während des gleichen Zeitraums sich eine Zunahme von 1,4 Millionen auf 14,6 Millionen oder um 964 Prozent bezw. von 1 auf 11,8 Millionen, d. i. um 1080 Prozent ergeben hat. Der Drucksachen- und Warenprobensendung pflegt der geschäftserledigende Brief, die Postkarte, das Packet, der Zahlungsverkehr zu folgen, und hieraus ermißt sich, welch' überwiegender Teil der Steigerung des Briefaustausches auf die durch den erleichterten Postverkehr begünstigte industrielle und handelswirtschaftliche Thätigkeit entfällt.

Das charakteristische Gepräge des Kulturzustandes und des Vorwärtseilens unserer Epoche, welche mehr als alle früheren im Briefverkehr Kürze, Raschheit und Einfachheit der Form erheischt, trägt die Postkarte. Kaum zwei Jahrzehnte alt nimmt sie heute mit mehr als einem Drittel an dem gesamten Briefaustausch teil. 350 Millionen Postkarten jährlich, darunter 49 Millionen im Verkehr mit dem Auslande, sind die einwandsfreien Zeugen für die Wichtigkeit, ja Unentbehrlichkeit eines Verkehrsmittels, welches, das eigenste Kind seiner Zeit, mit der Bequemlichkeit der Versendung

die Billigkeit der Beförderungsgebühr wirksam verbindet. Jede neue Erleichterung, wie die Einführung der Postkarten mit Antwort, der Weltpost-, der Rohrpostkarten zc. bildete nur einen weiteren Schritt vorwärts auf dem Wege zur allgemeinen Beliebtheit, deren die Postkarte sich erfreut. Eine Frucht deutschen Geistes hat sie nicht allein in der Heimat alle Erwartungen erfüllt, sondern darüber hinaus Eingang bei allen Völkern der Erde gefunden: Giebt es doch gegenwärtig in den Verkehrsbeziehungen der Welt nicht weniger als annähernd 500 verschiedene im Gebrauch befindliche Postkarten.

Einen ganz erheblichen Teil an dem allgemeinen Aufschwung des Postverkehrs in den letzten 25 Jahren hat das Zeitungswesen. Die Zeitung, welche Gustav Freytag in seinen Bildern der Deutschen Vergangenheit mit Bezug auf ihre Bedeutung für die Bildungsformen fortschreitender Kultur die Nachfolgerin der alten Barden und der Volksprediger des früheren Mittelalters nennt, hat heute eine Tragweite gewonnen, für welche die schon seit Napoleon I. aufgekommene Bezeichnung als „Großmacht" nicht einmal umfassend genug ist. Denn unermeßlich wie die Zahl der Quellen, aus welchen die Presse gespeist wird, ist der Umfang der Wirkungen, welche sie auf den wichtigsten Gebieten menschlicher Thätigkeit ausübt. Beläuft sich doch die Zahl der den Beziehern innerhalb des Reichspostgebiets jährlich im Postwege zugeführten Zeitungen auf mehr als 735 Millionen Nummern gegenüber 150 Millionen im Jahre 1868. Das Verdienst dieser Entwickelung darf in Deutschland mehr als anderswo die Post für sich in Anspruch nehmen, weil von den ersten Anfängen postalischer Organisation an die Zeitung ein sorgfältig gehegtes Kind deutschen Postverkehrs gewesen ist. „Vor allen andern kommt der Zeitung Ursprung aus den Posthäusern her," sagt F. von Beust („Das Postregal", Jena 1848); den Posthäusern gehört aber auch die fruchtbare Weiterentwickelung in der Richtung fortschreitender Leichtigkeit und Billigkeit des Bezugs. Welcher Weg seit jenen Zeiten, da die Postmeister als erste Neuigkeitssammler die Zeitungen selbst herausgaben, da Michael von Aitzing die ersten „Frankfurter Meßrelationen" drucken ließ, und die erste in wöchentlichen Fristen erscheinende Zeitung, „Das Frankfurter Journal", 1615 seine Bahn begann, bis zu unserer Epoche, in welcher 7000 Zeitungen in

Deutschland erscheinen! Dort in langen Fristen der unsichere Schritt des wandernden Relationen-Krämers des 17. Jahrhunderts, der in bittendem Reim um den Absatz einer Nummer marktet, hier das zielsichere geflügelte Rad und der tägliche Bote, welche in oft wiederholtem Gange täglich 2 Millionen, stündlich 100 000 Zeitungen in die einsamsten Stätten menschlicher Kultur tragen. Mit ungeheuerer Schnelligkeit wirkt heute die Tagespresse in die Ferne, und kaum zu ermessen sind daher auch die Interessen und der Verkehr, welche unter der Ägide des telegraphischen Zeitungsdienstes in den Welttelegraphen-Korrespondenzbureaus von Wolff, Havas und Reuter zusammenfließen.

Während die im Jahre 1824 in Preußen vorhanden gewesenen 845 Zeitungen sich auf 2127 im Jahre 1869, d. i. um durchschnittlich 3 Prozent jährlich vermehrt haben, ist in der Zeit von 1871 bis 1891 die Zahl der deutschen Zeitungen von 3089 auf 7082 oder um jährlich fast 7 Proz. gestiegen. Ist auf diesen Entwickelungsgang auch die ganze Richtung unseres öffentlichen Lebens, die erhöhte Schulbildung breiter Bevölkerungsschichten, das gesteigerte Interesse an den großen und kleinen Vorkommnissen der Zeit, ferner die am 1. Juli 1874 erfolgte Aufhebung der preußischen Zeitungsstempelsteuer [1] und der Kautionspflicht [2] der Verleger von bestimmendem Einfluß gewesen, so sind es doch vornehmlich die durch Eisenbahn und Post wirksam erhöhte Schnelligkeit der Beförderung, die Bequemlichkeit des Postbezugs und die Gesamtheit der postalischen Erleichterungen im Tax- und Versendungswesen, welche die Existenzbedingungen und das Verbreitungsgebiet der Zeitungen so wesentlich gefördert bezw. erweitert haben. „Das System, nach welchem alle Zeitungen in Deutschland bei der Post bestellt, bezahlt und bis ins Haus gebracht werden können," sagt der bekannte Schriftsteller Sidney Whitman in seinem berühmten Buche Imperial Germany, „leistet Bewunderungswertes".

Aber nicht nur im inneren, sondern auch im Zeitungsverkehr mit dem Auslande ist die deutsche Post eine willige und erfolg-

---

[1] Die Zeitungsstempelsteuer gründete sich in Preußen auf die Gesetze v. 2. Juni 1852, 29. Juni 1861, 26. September 1862 und 4. Juli 1867.

[2] Die Höhe der Kaution richtete sich in Preußen nach der Erscheinungsweise der Zeitungen und nach der auf dem Gesetz v. 30. Mai 1820 beruhenden Klasseneinteilung der Verlagsorte; sie betrug zwischen 500 und 5000 Thaler.

reiche Mittlerin in dem Verhältnis zwischen Verleger und Bezieher gewesen. Nichts beweist dies besser als der Umstand, daß die Zahl der in der Zeitungspreisliste des Reichspostamts aufgeführten und in Deutschland meist gelesenen ausländischen Zeitungen in den letzten 30 Jahren von 749 auf 2800 gestiegen ist, und daß schon gegenwärtig, obwohl die Wirkungen des einheitlichen internationalen Zeitungsübereinkommens noch nicht haben in die Erscheinung treten können, jährlich mehr als 2000 verschiedene deutsche Zeitungen nach fremden Ländern vertrieben und rund 20 Millionen Zeitungsnummern mit dem Auslande — fast $^1/_8$ des gesamten durch die Post beförderten internationalen Zeitungsverkehrs — ausgetauscht werden. Mit 10000 in Deutschland vertriebenen bezw. rund 7000 in Deutschland erscheinenden Zeitungen steht Deutschland an der Spitze aller europäischen Staaten und läßt selbst hochentwickelte Länder weit hinter sich zurück. Denn es erschienen im Jahre 1889 — neuere Angaben liegen nicht vor — in England 3000, in Frankreich 2819, in Italien 1400, in Österreich-Ungarn 1200, in Spanien 850, in Rußland 800, in der Schweiz 450 Zeitungen. In der ganzen Welt kommt eine Zeitung auf 82600, in Deutschland auf 6946 Bewohner. Es besitzt fast jede Wissenschaft, jeder Stand, jedes Gewerbe sein eigenes Fachblatt, ja es giebt kaum noch ein menschliches Interesse, dem die periodische Presse nicht dienstbar gemacht wäre. Und wenn auch nicht überall durch die Presse das Beste erstrebt und noch weniger erreicht wird, so ist doch die wirklich gute Presse heute, wo die des Schreibens und Lesens unkundige Bevölkerung fast ganz der Vergangenheit angehört, ein bemerkenswertes Bildungsmittel für breite Volksschichten geworden. „Was leisten nicht alles," so führt der Nationalökonom Schäffle aus, „die Zeitungen mit der Post im Bunde, indem sie den Meinungs- und Nachrichtenverkehr der Welt vermitteln und die zivilisierte Menschheit in *eine* große tägliche Gemeinschaft aller Bestrebungen und Leidenschaften versetzen."

Neben den vorbezeichneten Versendungsgattungen sind es besonders *der Packet- und der Bankverkehr*, welche, im allgemeinen mit der Wirtschaftsthätigkeit parallel laufend, doch allen Verkehrserleichterungen mit magnetischer Kraft folgten. Hervorragend hat sich der Packetverkehr entwickelt. Freilich liegen hier

in langjähriger Gewöhnung und Pflege die Wurzeln seiner Kraft, denn Deutschland ist die eigentliche Heimat des Post-Packetverkehrs. Die Statistik weist bereits im Jahre 1868 einen Verkehr von mehr als 28 Millionen Packeten jährlich nach, und diese Zahl ist bis 1891 auf $108^1/_2$ Millionen angewachsen. Es ergiebt dies eine Steigerung um mehr als 80 Millionen Packete oder um 287 Prozent. Es war in der That eine fast unübersehbare Bahn, welche dem Packetverkehr durch das Einheitsporto und sonstige grundlegende Erleichterungen im ganzen Wechselverkehrsgebiete sich öffnete, eine Bahn, die noch immer der Entwickelung Raum läßt trotz der riesenhaften Größe der Leistung, vermöge welcher 300 000 Packete täglich von Nord nach Süd, von Ost nach West über ein Gewirre sich kreuzender Züge und über einsame Wege entlegener Dörfer befördert werden.

Diesem großen Verkehr entspricht der Austausch seines Barwertes im Wege der Postanweisung und des Postauftrags. Während bei dem am 1. Dezember 1848 eingeführten „Bar-Einzahlungsverfahren" der preußischen Post in 14 jähriger Entwickelung 1850—1864 die jährlichen Einzahlungen nur auf 31 Mill. Mark gestiegen waren, setzte das Einführungsjahr des „Postanweisungsverfahrens" (1865) sofort mit 228 Mill. Mark Einzahlungen ein, und während bereits das Jahr 1868 mit einer Zahl von 9 Mill. Stück Postanweisungen über 336 Millionen Mark abschließt, ergiebt das Jahr 1891 für das Reichspostgebiet die erstaunliche Stückzahl von mehr als 78 Millionen Postanweisungen mit einem Gesamtbetrage von 4768 Millionen Mark. Hiervon werden $3^1/_2$ Millionen Postanweisungen über 336 Millionen Mark im Wege des gegenwärtig an etwa 100 Orten eingeführten Giroverfahrens beglichen. Fast in keinem anderen Dienstzweige der Post ergiebt sich eine gleiche Zunahme, wie diese Steigerung des Geldverkehrs um mehr als 1300 Prozent. Der Umsatz an Postanweisungsbeträgen im Reichspostgebiet übertrifft in seiner Höhe den von Soetbeer auf 3175 Millionen Mark berechneten Geldumlauf und gemünzten Edelmetallvorrat Deutschlands um die Hälfte und würde nur mit dem Notenumlauf der Banken von England, Frankreich, der deutschen Reichsbank und der österreichischen Bank zu-

sammengenommen (4931 Mill. Mark) in einer Summe beglichen werden können. Allerdings hat der Geldbriefverkehr einen Teil seiner früheren Besitztitel an die Postanweisung abgegeben; immerhin bleibt aber die Entwickelung des Geldumsatzes mittels Postanweisung um so bemerkenswerter, als letztere nur verhältnißmäßig geringere Beträge — im Durchschnitt 61 Mark — vermittelt und in ihrer Eigenschaft als Wertvermittlerin wesentlich höherer Beträge, wenigstens im Geldgeschäftsverkehr, einen Mitbewerber in dem kleinen Privatbankbetriebe besitzt. Rechnet man den Postanweisungsbeträgen die dauernd in aufsteigender Linie sich fortbewegenden, gegenwärtig bis zum Betrage von 567 Millionen Mark jährlich angewachsenen Summen, welche durch Postauftrag eingezogen werden, sowie die Werte des übrigen Geldversendungsverkehrs hinzu, so ergiebt sich ein Gesamtwertbetrag der beförderten Sendungen von mehr als 20 Milliarden Mark gegenüber 6½ Milliarden Mark im Jahre 1868. Diese Zahlen geben jedoch nur eine annähernde Darstellung von dem Wirtschaftsbetrieb eines großen aufstrebenden Landes, denn so bedeutend diese Zahlen und ihre Zunahme — 233 Prozent — auch sind, so stellen sie doch nur einen Teil des fluktuierenden Geschäfts- und Betriebskapitals dar, namentlich aber auch nur einen Prozentsatz jener „inneren Werte“, welche dem gesamten Beförderungsdienst beiwohnen und sich auch nicht annähernd schätzen lassen.

Auch die Entwickelung des Verkehrs mit unsern Kolonieen hat allen Anspruch auf Beachtung. Während z. B. im ersten Jahre des Bestehens einer Postanstalt in Kamerun die Gesamtzahl der daselbst behandelten Sendungen 11 700 Stück betrug, stieg diese Zahl 1891 auf 24 600 und für die gesamten deutschen Schutzgebiete im Jahre 1891 auf rund 92 000. Der Packetverkehr mit den deutschen Kolonieen Afrikas beläuft sich bereits auf 1210 Packete jährlich; der Postanweisungsverkehr ist sowohl in West- wie in Ostafrika in lebhaftem Aufblühen begriffen, und die Leichtigkeit des überall eingeführten Zeitungsbezugs stärkt in zunehmendem Maße die persönliche und politische Verbindung mit dem Mutterlande.

Überhaupt erscheint unter dem Gesichtspunkt der handelspolitischen Entwickelung die Entfaltung des deutschen Postverkehrs nach und vom Auslande von ganz besonderer Bedeutung.

Denn wenn die Bewegung auf postalischem Gebiete nach der Richtung der Auslandsbeziehungen hin mit Recht als ein Gradmesser der Welthandelsbeziehungen eines Volkes gelten darf, so ist es gewiß ein erfreuliches Zeichen, daß unser Postverkehr mit dem Auslande sich in großen Verhältnissen und in stetiger Folge fortbewegt hat. Ist doch der Briefverkehr zwischen dem Reichspostgebiet und anderen Staaten von 57 Millionen jährlich auf 425 Millionen jährlich, d. i. um 646 Prozent, der Packetverkehr von 1,6 Millionen auf 15,8 Millionen Packete jährlich, d. i. um 887 Prozent, und der Postanweisungsverkehr von 0,5 Millionen auf 9 Millionen Stück Postanweisungen, d. i. um 1700 Prozent gewachsen. Unter anderem hat sich der eigene Briefverkehr des Reichspostgebiets vermehrt

mit Österreich-Ungarn	von	10,3	auf	54	Mill.	Briefsendungen
„ Belgien	„	2	„	8,6	„	„
„ Frankreich	„	4,2	„	23,2	„	„
mit Großbritannien	von	4,7	auf	24,3	Mill.	Briefsendungen
„ Niederland	„	3,1	„	13,8	„	„
„ Rußland	„	2,4	„	10,9	„	„
„ der Schweiz	„	2	„	12,7	„	„
„ den Ver. Staaten von Amerika	„	2,9	„	15,5	„	„

Diese Vermehrung des deutsch-ausländischen Briefverkehrs um 400—500 Prozent haben wir zum großen Teil den weltbewegenden Wirkungen des Weltpostvereins zuzuschreiben, jenem Werke, welches das Ideal der Verkehrsfreiheit am reinsten und allgemeinsten in die Wirklichkeit übersetzt hat. In den Beziehungen mit überseeischen Ländern hat sich der stärksten Zunahme der deutsch-amerikanische Verkehr zu erfreuen, der sich für Gesamtdeutschland auf etwa 20 Millionen Sendungen jährlich beläuft. Als im Jahre 1847 die erste deutsch-amerikanische Dampferlinie zwischen Bremen und New-York unter thätigster Beihülfe Preußens errichtet wurde, da durfte allerdings angenommen werden, daß diese konkurrierende regelmäßige Berührung mit einem Lande, in welchem damals das Monopol der den britischen Dampfern dienstbaren Expreßkompagnieen für den einfachen Brief nach dem europäischen Kontinent 1 Dollar erpreßte[1],

[1] Vgl. Essays on law reform, commercial policy etc. in Great Britain and the United States, von Prof. Dr. Tellkampf, Berlin 1874.

weniger kostspielige und innigere Wechselbeziehungen herbeiführen würde. Nicht vorauszusehen aber war, was erst durch die billige Weltposttaxe von 20 Pfennig erreicht worden ist: die heutige umfassende Entwickelung des freien und unbeengten gegenseitigen Briefverkehrs. Daß die Bewältigung desselben bereits zur Einrichtung von „Seeposten" an Bord der deutschen Postdampfer zwischen Bremen bezw. Hamburg und New-York geführt hat, ist schon an früherer Stelle erwähnt worden. Unzweifelhaft steht noch eine große Zukunft diesen Seeposten bevor, welche, das Meer überbrückend, den innigsten postalischen Zusammenhang herstellen zwischen der alten und der neuen Welt; denn trotz aller künstlichen Hemmnisse des Handelsverkehrs, wie die neuere amerikanische Gesetzgebung sie versucht, werden die Beziehungen Deutschlands zu einem Lande, wo Millionen unserer Landsleute eine zweite Heimat gefunden, sich nicht dauernd unterbinden lassen.

So bedeutend übrigens die Entwickelung des deutschen Postverkehrs an sich auch ist, so erhält dieselbe doch erst ihre richtige Beleuchtung unter der Lupe einer vergleichenden Parallele mit der Entwickelung in anderen Kulturstaaten. Wir stellen dabei, da einheitliche zuverlässige Angaben aus vorhergehenden Jahren nicht hinsichtlich aller beteiligten Länder zur Verfügung stehen, die Jahre 1878 und 1890 gegenüber. Es haben betragen:

In	die Gesamtzahl der Briefsendungen		die Zunahme
	1878 Millionen	1890 Millionen	in %
Deutschland	1190	2707	127
Österreich-Ungarn	437	833	91
Großbritannien	1536	2479	61
Frankreich	956	1848	97
Italien	316	434	37
Belgien	160	350	118
Niederland	101	198	96
der Schweiz	122	225	84
Rußland	171	370	116

Wie die Zusammenstellung zeigt, behauptet der deutsche Briefpostverkehr, welcher 1878 noch um 346 Millionen hinter dem-

jenigen Großbritanniens zurückstand, nicht nur absolut, sondern auch nach der Schnelligkeit und Fülle seiner Fortentwickelung, die erste Stelle unter dem Briefversendungsverkehr der europäischen Staaten. Deutschland überragt heute Großbritannien im Briefpostverkehr (einschließlich der Zeitungen) um 228 Millionen, Frankreich um 859 Millionen, Österreich-Ungarn um 1874 Millionen Sendungen jährlich, und auch nach dem Prozentsatz der Verkehrssteigerung, der sich für Deutschland auf 127, für Frankreich auf 97, für England sogar nur auf 61 stellt, eilt es allen anderen Staaten voraus. Die Entwickelung des Postanweisungsverkehrs in anderen Ländern ist hinter derjenigen Deutschlands, welches soviel Postanweisungen versendet, wie Frankreich und England zusammengenommen, weit zurückgeblieben. Ähnlich gestaltet sich das Verhältnis im Packetverkehr. Großer Blüte erfreute sich der deutsche Packetverkehr bereits, als die Mehrzahl der übrigen europäischen Länder einen Dienst zur Beförderung von Packeten durch die Post noch nicht besaßen; und obwohl unter dem Einfluß der von Deutschland angeregten internationalen Postpacketübereinkunft diese Länder einen Postpacketdienst nunmehr seit annähernd 10 Jahren unterhalten oder unter ihrer Garantie von den Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen ausführen lassen, steht Deutschland mit 119 Millionen Packetsendungen jährlich immer noch allen Ländern der Welt weit voran und übertrifft beispielsweise England und Frankreich um mehr als das zweifache bezw. 4½fache.

Wenn wir schließlich darauf zurückkommen, daß die Mittel und Helfer zur Bewältigung eines solchen Verkehrs ebenfalls eine gewaltige Vermehrung erfahren haben, daß im Reichspostgebiet die Zahl der Postanstalten von 4464 auf 24000, die Zahl der Briefkasten von 21148 auf 75123, das Personal von 42721 auf 131317 Köpfe gestiegen sind, daß an Stelle von 8021 gegenwärtig mehr als 25000 Landbriefträger, darunter 2182 zu Wagen, die Beziehungen der Post in alle Richtungen des Landes verzweigen, daß die täglich benutzten Eisenbahnzüge von 1641 auf 7234 und die Zahl der von den Posten zurückgelegten Kilometer von 98 Millionen auf 219 Millionen Kilometer jährlich sich vermehrt haben, so geschieht es, um dem Gesamtbild des Werdens und Wachsens,

dessen fortschreitende Stufenfolge die graphischen Tafeln (Anl. 1) veranschaulichen, den abschließenden Rahmen zu geben.

B. Telegraphischer Verkehr.

Seiner Natur nach an Umfang hinter dem Postverkehr zurückbleibend, an Wichtigkeit ihm gleichstehend, hat auch der Telegrammverkehr, namentlich seit der Vereinigung der beiden Verkehrsverwaltungen, einen beachtenswerten Reichtum der Entwickelung gezeigt. Das Jahr 1891 weist im Reichspostgebiete einen Verkehr von 27 376 660 (in ganz Deutschland von 29½ Millionen) Telegrammen gegenüber 4 304 600 Stück im Jahre 1868, mithin eine Steigerung um 536 Prozent auf. Mehr als 9 000 000 Telegramme aus dem Jahre 1891 gegenüber 759 950 im Jahre 1868 entfielen auf den Auslandsverkehr. Die Zunahme des Verkehrs mit dem Auslande um 1200 Prozent läßt erkennen, wie der telegraphische Verkehr fast mehr noch als der Postverkehr universellen Charakters ist. Die Gesamtzunahme darf zum Teil unzweifelhaft der Verallgemeinerung des Telegraphen durch die große Vermehrung der Telegraphenanstalten zugeschrieben werden, welche sich „wie ein allgemeiner Landregen" über das ganze Verkehrsgebiet verteilt und es gleichmäßig befruchtet haben.

Seit dem Beginn der Verwaltungsgemeinschaft der Post und Telegraphie sind kaum 16 Jahre verflossen und diese haben hingereicht, alle Werkzeuge eines Verkehrs zu schaffen, der sich durch ein Kursgebiet von 95 339 km Linie und 334 575 km Leitung hinzieht, dasselbe als Träger wichtigster Interessen in fast ununterbrochenem Fluge durchkreisend. 21 747 Apparate, von welchen der Wheatstone-Apparat in der Minute 120 und mehr Worte abtelegraphiert, geben in ihrer Zahl ein Bild der seit 1875 zehnfach verstärkten Kräfte im Dienste der telegraphischen Nachrichtenvermittelung und erinnern in ihrer von Jahr zu Jahr gesteigerten Leistungsfähigkeit kaum noch an ihren ältesten Vorgänger, bei welchem Samuel Thomas von Sömmering im Jahre 1809, unter Verwertung der chemischen Wirkung des galvanischen Stroms auf angesäuertes Wasser, Gasbläschen als Zeichengeber aufsteigen ließ.

In Bezug auf die Zahl der aufgegebenen Telegramme steht Deutschland zwar England und Frankreich nach. Dieser Umstand findet

indes ein Gegengewicht in der großartigen Ausdehnung und Benutzung des deutschen Fernsprechwesens, welches dem schriftlichen Telegrammverkehr allerdings einigen Abbruch thut, aber dem allgemeinen Verkehr bedeutende, von jenen Ländern entbehrte Dienste leistet.

Wichtige Perioden deutscher Geschichte und gerade die bedeutendsten Kulturfortschritte lassen wiederholt erkennen, daß große Leistungen dem Deutschen dann am besten geraten, wenn sie aus seinem eigenen Antrieb, aus der eigenen elementaren Kraft schöpferischer Thätigkeit, losgelöst von dem Gängelbande der Thaten- und Gedankendirektion anderer, hervorgegangen sind. Zu diesen eigensten Schöpfungen gehört neben vielem anderen auf dem Gebiete des Verkehrs die Entwickelung des Fernsprechwesens. Das deutsche Fernsprechwesen zählt heute zu den größten der Welt, dasjenige Berlins ist das weitaus bedeutendste von allen Weltstädten. Im Reichspostgebiet bestanden Ende 1892 340 Stadtfernsprechnetze mit 110 714 km Leitungen, 71 421 Sprechstellen und 376 Verbindungsanlagen. An dieselben sind rund 67 000 Teilnehmer angeschlossen, deren Gespräche, durch 71 585 Apparate vermittelt, die ungeheuere Zahl von jährlich rund 290 Millionen erreicht haben. Der Geburtstag der Berliner Stadtfernsprecheinrichtung fällt auf den 1. April 1881, liegt also wenig mehr als 11 Jahre zurück. Mit 33 Anschlüssen wurde der Verkehr eröffnet. In beispielloser Entwickelung ist diese Zahl bis Ende 1891 auf 17 013 Teilnehmer gestiegen, so daß jeder neunzigste Einwohner eine eigene Sprechstelle hat. Anfang 1893 ist bereits die 20 000 Sprechstelle eingerichtet worden. Seit 1888 beträgt die jährliche Zunahme je 3000 Anschlüsse, welche von Jahr zu Jahr einen immer größeren Ausbau des Leitungsnetzes erfordern. Luft und Erde zugleich dienen gegenwärtig als Träger von 27 715 km oberirdischen und 7210 km unterirdischen Leitungen. Dagegen hatten 1892 bz. 1891 New-York nur 8970, London rund 7000, Paris 9965, Wien 5099, Madrid 1458, Brüssel 2000, Amsterdam 1500, Christiania 2500, Stockholm 7150, Kopenhagen 2000 Teilnehmer. Selbst weit weniger volkreiche deutsche Städte, als die vorbezeichneten ausländischen Hauptstädte erfreuen sich zum Teil eines weit ausgedehnteren Fernsprechnetzes. Es besaßen Ende 1891:

Hamburg	6720 Sprechstellen	mit	9804	km	Leitungen.
Dresden	2455 "	"	4595	"	"
Leipzig	2359 "	"	2708	"	"
Köln (Rhein) . .	2000 "	"	3095	"	"

Während in ganz Deutschland die Zahl der Sprechstellen sich Anfang 1892 auf 71 212 stellte, betrug dieselbe in Österreich-Ungarn 14 104, Belgien 6603, in der Schweiz 12 679, in Spanien 7079, in Schweden 38 367, in Rußland 7225, in Frankreich 20 164, in England — genaue neueste Angaben liegen nicht vor — nur rund 38 000. Was aber ganz besonders überraschen muß und einen klaren Beweis für die Beliebtheit des neuen, fast wie ein Stück unentbehrlichen Hausrats geschätzten Verkehrsmittels liefert, das ist das Maß der Benutzung desselben seitens der Teilnehmer. Bereits hat sich die Zahl der täglich vermittelten Gespräche in Deutschland auf 793 529 gesteigert, so daß auf jeden Teilnehmer täglich 12 Gespräche entfallen gegenüber 5,8 in Österreich-Ungarn, 1 in Belgien, 6,1 in Niederland, 4,6 in Rußland, 4 in Schweden, 1,7 in der Schweiz[1].

Die Zahl der Sprechstellen in den Bezirks-Fernsprechnetzen betrug 1891 in Deutschland bei 9000 km Leitung 2388, die Zahl der täglichen Gespräche 41 075, während sich die Länge der Fernsprechverbindungsleitungen auf 25 852 km und die Zahl der Gespräche auf rund 50 000 jährlich belief.

Rechnet man hierzu die Dienste, welche die Rohrpostanlagen dem Schnellverkehr leisten — die Rohrpost in Berlin mit 42 Betriebsstellen und 68 km Leitungsröhren befördert jährlich 3½ Millionen Telegramme und mehr als 1 Million Briefe — so darf gesagt werden, daß die letzten 25 Jahre den Erscheinungskreis der Verkehrsentwickelung in ungeahntem Maße erweitert haben. Und noch ist ein Ende der Entwickelung nicht abzusehen. Fast jeder Tag bringt neue Erfindungen und Änderungen, anderes Material, junge Kraftquellen und mit ihnen neue Richtungen und Zielpunkte. Freilich ist das Schicksal der Erfindungen nicht immer dasselbe. Wie ein Meteor erscheinen und vergehen die einen; wie im Kreislauf der Planeten durchwandern andere nur die Bahn des Versuchs; mit dem

---

[1] Journal télégraphique 1893 Nr. 1.

Lichte des Fixsterns aber durchleuchten die dritten die nächste Zukunft und bringen mit beharrender Kraft die Lösung großer Probleme.

Ist hiermit der Rahmen des vaterländischen Verkehrsbildes abgeschlossen, so fordert doch der Umstand, daß Deutschland in seiner Eigenschaft als Urheber des Weltpostvereins viele latente Kräfte des Weltverkehrs erst zur Entfaltung gebracht hat, dazu heraus, noch einen kurzen Blick auf die gewaltige Entwickelung des Welt-Post- und Telegraphenverkehrs zu werfen; verkörpert sich doch in ihr ein wesentlicher Teil deutscher Arbeitskraft und deutschen Führergeistes.

Der gesamte Weltpostverkehr, d. i. die Zahl aller in den Ländern des Weltpostvereins aufgelieferten Postsendungen, welche im Jahre 1873 in den heute zum Weltpostverein gehörigen Ländern sich auf rund 3300 [1] Millionen Sendungen jährlich belief, ist bis 1890 auf rund 17 000 Millionen Sendungen jährlich bezw. auf 46 Millionen Sendungen täglich gestiegen. Unter jenen 17 Milliarden befinden sich rund 8000 Millionen Briefe, 1630 Millionen Postkarten, 6500 Millionen Drucksachen, 120 Mill. Warenproben, 255 Millionen Postanweisungen, 300 Mill. Packete, 63 Millionen Wertsendungen, 42 Millionen Postauftrags- und Nachnahmesendungen. Der Postverkehr der Welt hat sich mithin seit der Gründung des Weltpostvereins verfünffacht und an wirtschaftlichen Werten, soweit solche auf den Sendungen angegeben sind, vermittelt die Weltpost jährlich mehr als 67 Milliarden Mark. An dem gesamten Weltpostverkehr ist Deutschland mit mehr als einem Sechstel beteiligt.

Die ganze Erde besitzt gegenwärtig ein Telegraphennetz von 1,5 Millionen Kilometer Linien und 4,3 Millionen Kilometer Leitungen mit 160 000 Apparaten und 85 000 Telegraphenanstalten. Mehr als 300 Millionen Telegramme jährlich durcheilen die Pfade, die der Erfindungsgeist und das Verkehrsbedürfnis ihnen gebaut.

---

[1] Neumann-Spallart, Übersichten der Weltwirtschaft, Wien 1880. Die weiteren Zahlen gründen sich auf die Statistique générale des internat. Postbür. in Bern für 1890, auf statistische Angaben im Journal télégr. 1893, Nr. 1 und auf Dr. C. von Scherzers Buch: „Der wirtschaftliche Verkehr der Gegenwart", Wien 1891.

Eine solche Entwickelung war nur möglich im Rahmen der Gesamtthätigkeit des Jahrhunderts. Dampfkraft und Elektrizität erzeugten ein neues Zeitalter, das die Erdbewohner und ihre sich ergänzenden Kräfte einander näherte, die Beziehungen vertausendfachte, Handels- und Beförderungsverhältnisse auf andere Grundlagen stellte, das ferner zahllose neue Industrien zeitigte, sie in dem einen Lande zur Nährmutter, in dem andern zur Nähramme der Völker machend, und das schließlich auch dem gesamten übrigen gewerblichen Leben neue Richtungen und kräftige Impulse gab. Welche Entwickelung haben alle wirtschaftlichen Kräfte und die Volksvermögen genommen, deren Gebrauchs- und Tauschwert erst durch die verkehrsschaffenden Wirkungen der mit dem neuzeitlichen Kulturleben in treibende Verbindung gebrachten öffentlichen Verkehrsanstalten, namentlich auch des Weltpostvereins, um das Vielfache vermehrt worden ist! Erst vor 66 Jahren sind die ersten Eisenbahnen gebaut und heute umspannen 700 000 Kilometer Post und Güter tragende Schienennetze mit einem Anlagekapital von 128 Milliarden Mark die ganze Erde. Zwischen dem 60 Tage zur Überreise erfordernden Packet-Segelboot und dem Doppelschraubendampfer, der den Ozean zwischen Southampton und New-York in 6 ½ Tagen kreuzt, liegen nur 54 Jahre und heute durchfahren 10 000 Dampfschiffe das Meer in allen Richtungen. Den Telegraphen besitzen wir zur praktischen Benutzung erst seit 5 Jahrzehnten und vor 15 Jahren war uns der Fernsprecher noch eine unbekannte Größe; gegenwärtig ist kein Kulturland, kein Meer, keine Großstadt ohne den verkehrsverbindenden Draht. 1840 verfügten die Kulturvölker der Erde über etwa 1 ½ Millionen Maschinen-Pferdekräfte, 1890 waren deren 50 Millionen im Betriebe, davon allein 40 000 in Berlin. Der Umsatz des internationalen Welthandels hat sich 1860 auf 29 Milliarden Mark belaufen: in 30 Jahren ist derselbe auf 77 Milliarden Mark gestiegen, an welchem allein Europa sich mit 46 Milliarden Mark beteiligt.

Ein Bild der Wende des Jahrhunderts, das „unter dem Zeichen des Verkehrs steht".

VIII. Bauthätigkeit.

Nicht ein Verkehrsziel an sich, aber doch die unmittelbare Folge der allseitigen Fortentwickelung ist in der umfassenden Bauthätigkeit zu erblicken, welche die Verwaltung aufzunehmen und durchzuführen hatte, um ihre Aufgabe als Staatsverkehrsanstalt zu erfüllen. Wir müssen dieser Thätigkeit um so mehr gedenken, als sie an vielen Orten eine geordnete Entwickelung des Verkehrs erst ermöglicht hat und daneben für die künstlerische Richtung unserer gesamten öffentlichen und privaten Bauthätigkeit von großer Bedeutung geworden ist.

Eine Verkehrsentfaltung, wie die geschilderte, paßte je länger, desto weniger in das enge Kleid hinein, das ihr die früheren Einzelpostverwaltungen in Gestalt dürftiger, kärglich bemessener Geschäftsräume gegeben hatten. Die Einrichtung der Räume ließ in Bezug auf den Verkehr mit dem Publikum und auf die Gesundheit der Beamten vieles, mehrfach Alles zu wünschen übrig. Das Publikum mußte häufig in Haus- oder Treppenfluren, oft in Durchfahrten seine Aufstellung nehmen oder wurde innerhalb der Dienstzimmer an dort gezogenen Holzbanden abgefertigt. Geschlossene, zu erwärmende Schalterräume bestehen meist erst seit 1873[1]. Beispielsweise waren in dem genannten Jahre nur 240 größere Postanstalten mit heizbaren Schaltervorräumen und nur 518 mit heizbaren Packkammerräumen versehen. Weiter kommt in Betracht, daß die Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes den bisherigen Brennpunkt des postalischen Verkehrs in einer großen Anzahl von Orten verschoben und es der Postverwaltung vielfach zur unabweisbaren Not-

[1] Angeordnet durch Verf. v. 27. November 1873.

wendigkeit gemacht hatte, an andern Punkten und auf isoliert gelegenen Bahnhöfen eigene Postgebäude herzustellen. Daneben machten die Folgen der in Preußen seit langen Jahren geübten äußersten Beschränkung postalischer Bauthätigkeit sich fühlbar, eine Beschränkung, durch welche das höher und höher schwellende Bedürfnis endlich zum Überfluthen gebracht wurde. War doch beispielsweise selbst in Berlin der Stand des postalischen Grundbesitzes bis zum Jahre 1871 fast ein halbes Jahrhundert lang unverändert geblieben. In den Gebäuden der Central- und Provinzialbehörden aber saßen die Beamten „zwar noch nicht", wie der Generalpostmeister 1871 im Reichstag erklärte, „wie der Vogel auf dem Dache, aber doch dicht unter dem Dache." Schließlich wurde die Notwendigkeit einer umfassenden Bauentwickelung noch wesentlich verstärkt, als im Jahre 1875 mit der Verschmelzung der Post und Telegraphie an die Verwaltung die bedeutende Aufgabe herantrat, die Vereinigung der Verkehrsanstalten auch räumlich zu vollziehen.

Der großen an sie herangetretenen Aufgabe hat sich die Reichs-Postverwaltung nach der im Jahre 1875 erfolgten Organisation der technischen Postbauverwaltung — deren Obliegenheiten bis zu diesem Zeitpunkte durch Vermittelung der Bauverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten unentgeltlich besorgt worden waren — bisher in Bezug auf das dringendere Bedürfnis entledigt. Die leitenden Gesichtspunkte hinsichtlich der technischen Ausführung waren:

1. Anschluß des inneren Raumbedarfs und der Raumverteilung an das gesteigerte Bedürfnis,
2. Ausführung der Bauten nach künstlerischem Baustil in gutem, dauerhaftem, inländischem Material, ebenso fern von Verschwendung, wie von übertriebener Sparsamkeit oder unsolidem Blendwerk,
3. Anpassen der architektonischen Kunstform an die Forderungen der bauhistorischen Vergangenheit der Orte sowie an diejenigen der örtlichen Lage des Gebäudes und seiner Umgebung,
4. Ausstattung der Gebäude in einer für den Aufenthalt des Publikums würdigen und der Gesundheit der Beamten zuträglichen Weise.

Unter Beobachtung dieser Grundsätze ist bisher eine erhebliche Anzahl zweckmäßig und würdig ausgeführter Bauten errichtet worden; andere haben in das Eigentum des Reichs käuflich übernommen werden können.

Außerdem hat die Reichs-Postverwaltung unter ihrer Aufsicht und nach ihren Plänen, unter Vorbehalt des Ankaufsrechts, Miets-Posthäuser durch Privatunternehmer herstellen lassen. Die Gesamtzahl der für Post- und Telegraphen-Dienstzwecke hergestellten Gebäude beläuft sich auf 1269, nämlich

a) reichseigene Gebäude 221,

b) Miets-Postgebäude, von der Postverwaltung unmittelbar angemietet, (darunter 26, welche inzwischen in das Eigentum des Reichs übergegangen sind,) 330,

c) Miets-Postgebäude, von den Postamtsvorstehern angemietet, (darunter 2, welche inzwischen in das Eigentum des Reichs übergegangen sind,) 718.

Die in rascher Folge entstandenen Bauwerke sind von der öffentlichen Meinung überall mit großem Wohlwollen und beifälligem Interesse begrüßt worden, und zwar nicht allein, weil diese Gebäude da, wo sie errichtet wurden, zur zweckmäßigen Befriedigung vorhandener Bedürfnisse und zur Beseitigung von Mißständen dienten, sondern auch weil man empfunden hat, daß diese Gebäude wegen ihrer eigenartigen baukünstlerischen Behandlung und soliden Ausführungsweise würdige Bauschöpfungen des neu erstandenen Reiches und Zierden der betreffenden Städte sind.

Neben der Befriedigung des nackten Bedürfnisses ist die Architektur voll in ihr Recht getreten. Wie die Bestimmung der Post- und Telegraphengebäude unverkennbar den Stempel der neuen Zeit trägt, so künden die Gebäude selbst vermöge ihrer kunstbildnerischen Ausstattung der Nachwelt in Erz und Stein das Bild unserer Zeit mit ihren mächtigen Verkehrsfaktoren, der Post und Telegraphie. Und wie die Bauten der besten Kunstepochen durch den Charakter von Land und Volk, durch Klima, Bodenbeschaffenheit und geschichtliche Tradition bestimmt und bedingt worden sind, so zeichnen sich alle Postbauten des Deutschen Reichs aus durch entsprechende Harmonie mit ihrer Umgebung und den örtlichen Eigentümlichkeiten. Mittelalter und Neuzeit, italienische und deutsche Renaissance,

Gothik und romanischer Stil, Backstein- und Quaderbau zeigen, wie jede Aufgabe nach ihrer Sonderart mit glücklichem Griff behandelt worden ist. Wer Gelegenheit hat, sich die im Berliner Postmuseum vorhandenen Modelle der Posthäuser anzusehen, der versäume es nicht; er wird den Reiz einer unerschöpflichen Mannigfaltigkeit der Bauprogramme und einer reichen Abstufung ihrer Durchführung empfinden. Er wird von da zugleich die Überzeugung mit sich nehmen, daß die Post auf diesem Felde nicht allein für die Entwickelung und Bewältigung ihres Verkehrs, sondern auch für allgemeinere wichtige Zwecke gearbeitet hat. Wichtig, weil von nachhaltiger kulturhistorischer Bedeutung für Mit- und Nachwelt, ist ohne Zweifel der läuternde Einfluß, den die Bauthätigkeit der Post auf die Geschmacksrichtung, den Formensinn, die Kunstästhetik im Bauwesen auch da ausübt, wo der überkommene Zopf eines gleichförmigen Einerlei jede Initiative wirklich künstlerischer Gestaltung niedergehalten hat. Und nicht allein die Architektur, auch die begleitenden Kunstgewerbe empfangen neue Anregungen zu frischen ansprechenden Schöpfungen.

Dieses Urteil wird in den Augen des Kenners der weiteren Begründung oder Ergänzung kaum bedürfen; der Wert desselben wird aber für weitere Kreise erhöht werden können durch Auslassungen eines hervorragend sachverständigen Organs, der „Deutschen Bauzeitung“. Dieselbe schreibt 1888: „Die Bauthätigkeit der Postverwaltung hat uns einen geistigen Gewinn eingebracht, der kaum hoch genug geschätzt werden kann. Sie hat einerseits der deutschen Baukunst und dem Baugewerbe eine sehr willkommene und vielseitige Gelegenheit zu weiterer Entwickelung im Sinne monumentalen Schaffens gegeben. Sie hat andererseits durch die überzeugende Kraft ihres Beispiels weit über den Bereich ihres unmittelbaren Machtgebiets hinaus anregend gewirkt. Wenn das Verständnis für die einem öffentlichen Gebäude geziemende Würde gegenwärtig in weite Kreise vorgedrungen ist, wenn ein namhafter Teil der Gebildeten unseres Volkes heute nicht mehr mit der alten Schablonen-Architektur zufrieden ist, sondern von einem Bauwerke, wie von jedem andern Kunstwerke, in erster Linie ein lebensvolles individuelles Gepräge verlangt, so hat zur Erzielung dieses Umschwunges das durch unsere neuen Postbauten gegebene Beispiel

nicht wenig beigetragen." Ähnlich spricht sich in der Nationalzeitung (1888) Professor W. Lübke in Karlsruhe (Baden) aus, der daneben noch hervorhebt, wie die Behandlung der Postbauten sich fern hält von Luxus und Übermut, aber auf Angemessenheit und Würde abzielt.

„Eine Verwaltung", sagt Professor Lübke, „welche das Unzureichende, Kümmerliche, ja Erbärmliche früherer Zustände in so energischer Weise beseitigt hat und einem der größten und wichtigsten modernen Betriebe, der einer der mühsamsten aber zugleich auch einer der segensreichsten ist, angemessene und würdige Stätten für die Entfaltung seiner Thätigkeit zu schaffen wußte, hat sich in hohem Grade um die Ehre und die Wohlfahrt des neuen deutschen Reiches verdient gemacht."

IX. Finanzwesen.

Daß die in allen ihren Teilen aufstrebende Verkehrsentwickelung nicht nur in gemeinwirtschaftlicher Beziehung sich fruchtbar erweisen, sondern auch auf die Finanzgestaltung der Verwaltung von größtem Einflusse werden mußte, liegt auf der Hand.

Die Post ist zwar kein kaufmännischer Betrieb. Sie hat es, wie nach unseren bisherigen Ausführungen nicht mehr betont zu werden braucht, auch in den vergangenen 25 Jahren verschmäht, fiskalisch zu sein oder zu werden. Dagegen soll sie sich nach wirtschaftlichen Grundsätzen selbst erhalten, aus ihren laufenden Mitteln die nicht auf vorübergehende außergewöhnliche Bedürfnisse zurückzuführenden Anlagen ausbauen und die Kosten der Betriebsmittel bestreiten. Diese Ziele sind nicht nur erreicht worden, sondern es haben sich darüber hinaus vermöge der großartigen, durch Verkehrserleichterungen aller Art geförderten Verkehrsentwickelung erhebliche finanzielle Überschüsse ergeben, welche zu Gunsten der Gesamtheit der Steuerzahler an die Reichskasse haben abgeführt werden können. Dieses Ergebnis ist um so bemerkenswerter, als die Telegraphenverwaltung bei ihrer Vereinigung mit der Postverwaltung mit einem Minderbetrag von 3½ Millionen Mark jährlich abgeschlossen hatte, und als im Weiteren bekanntermaßen jede Steigerung der Einnahme auch mit einer Vermehrung der Ausgabe hat erkauft werden müssen, veranlaßt durch eine mit der Verkehrssteigerung verbundene stetige und energische Ausbildung der postalischen Einrichtungen.

Bei Aufstellung der finanziellen Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind zwei Perioden zu unterscheiden,

die Jahre vor und nach dem Beginn der Verwaltungs-Gemeinschaft. Es haben betragen der Postverwaltung

	Einnahme Mk.	Ausgabe Mk.	Überschuß Mk.	Zuschuß Mk.
im Jahre 1868 . . .	61 549 317	61 965 168	—	415 851,
„ „ 1869 . . .	62 969 715	62 200 530	769 185	
„ „ 1870 . . .	69 644 973	63 251 082	6 393 891	
„ „ 1871 . . .	75 704 832	65 287 467	10 417 365	
„ „ 1872 . . .	88 745 691	75 549 702	13 195 989	
„ „ 1873 . . .	93 372 239	84 128 980	9 243 259	
„ „ 1874 . . .	97 811 726	90 825 706	6 986 020	
„ „ 1875 . . .	103 781 313	59 55 2814	8 228 499	
	653 579 806	598 761 449	55 234 208	415 851,

der Überschuß der Postverwaltung (1868—1875) . . . . Mk. 54 818 357,
der Zuschuß der Telegraphenverwaltung (1868—1875) . . „ 15 383 374,
der reine Überschuß beider Verwaltungen (1868—1875) . . „ 39 434 983;
dagegen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung

	Einnahme Mk.	Ausgabe Mk.	Überschuß Mk.
Vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1877	146 818 776	140 145 764	6 673 012
im Rechnungsjahre 1877/78. . .	123 619 572	115 091 332	8 528 240
„ „ 78/79. . .	126 233 156	113 889 303	12 343 853
„ „ 79/80. . .	131 528 803	116 078 595	15 450 208
„ „ 80/81. . .	136 647 194	120 237 475	16 409 719
„ „ 81/82. . .	144 721 663	124 636 690	20 084 973
„ „ 82/83. . .	151 453 855	130 116 653	21 337 202
„ „ 83/84. . .	158 190 404	137 017 997	21 172 407
„ „ 84/85. . .	166 207 128	142 165 495	24 041 633
„ „ 85/86. . .	172 242 249	150 739 861	21 502 388
„ „ 86/87. . .	179 853 963	156 308 119	23 545 844
„ „ 87/88. . .	189 931 092	163 600 448	26 330 644
„ „ 88/89. . .	201 122 477	174 580 480	26 541 997
„ „ 89/90. . .	214 070 172	186 703 050	27 367 122
„ „ 90/91. . .	224 722 296	207 003 681	17 718 615
„ „ 91/92. . .	234 997 962	219 645 216	15 352 746
Sa.	2702 360 762	2397 960 159	304 400 603
Hierzu 1868—1875			39 434 983
Seit 1868 abgelieferter Überschuß			343 835 586

Seit dem Jahre 1876, der Zeit der Vereinigung beider Verwaltungen, ist die Einnahme von rund 117 Millionen auf 235

Millionen Mark, oder um 100 %, die Ausgabe von rund 115 Millionen auf 219 Millionen Mark, oder um 90 % gewachsen. An reinem Überschuß haben sich seit dem Jahre 1868 aus dem Post- und Telegraphenbetriebe 343 Millionen Mark ergeben.

Der Rückgang der Reinüberschüsse in den Jahren 1890 und 1891 kennzeichnet sich als ein relativer und vorübergehender, wesentlich hervorgerufen durch die in den genannten Jahren wirksam gewordenen Besoldungserhöhungen für die unteren und mittleren Beamtenklassen. Die bisher veröffentlichten Monatsausweise für das Etatsjahr 1892/93 ergeben bereits für die ersten 10 Monate des Etatsjahres wieder eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr von mehr als 10 Millionen Mark und einen Überschuß von 22 792 628 Mark, so daß das Finanzergebnis trotz der gegenwärtigen wirtschaftlichen Depression beim Abschluß der 25jährigen Entwickelungsperiode ein außerordentlich gutes genannt werden kann.

Das bemerkenswerte Anwachsen der Ausgaben ist nicht nur auf die wiederholt eingetretene Erhöhung von Gehältern, sondern wesentlich auch darauf zurückzuführen, daß in Befolgung richtiger finanzwirtschaftlicher Grundsätze neben den Ausgaben für die starke Vermehrung des Personals auch die gesamten Kosten für die umfassende Reorganisation des Landpostdienstes, die Aufwendungen für die neuen Betriebseinrichtungen und das Betriebsmaterial, für den Ausbau des oberirdischen Telegraphennetzes, der Fernsprecheinrichtungen und für die neuen bez. erworbenen Postgebäude zum w e i t a u s g r ö ß t e n T e i l a u s d e n l a u f e n d e n M i t t e l n bestritten worden sind.

Zur Beschaffung der bedeutenden Summen, welche die neuen Aufgaben, insbesondere aber die vorbezeichneten Zwecke erfordert haben, — beispielsweise belaufen sich die Kosten für den Ausbau des oberirdischen Telegraphennetzes auf mehr als 50 Millionen Mark und für die Herstellung der Fernsprecheinrichtungen auf rund 47 Millionen Mark — sind im ganzen nur so geringfügige Anleihen aufgenommen worden, daß die Postverwaltung jenen wenigen glücklichen Kommunen vergleichbar ist, die es sich bisher versagt haben, ihre Verwaltungs- und Finanzkunst in Anleihen zu erproben und die kommenden Geschlechter an den Kosten für Einrichtungen teilnehmen zu lassen, die in ihrem Fortbestand zeitlich sehr beschränkt sind oder

deren Herstellung bezw. Erweiterung dauernd im Bedürfnis liegt. Wo ausnahmsweise und in ganz beschränktem Maßstab eine Kreditbewilligung beansprucht worden ist, fällt dieselbe fast durchweg in die Zeit von 1876 bis 1881, als die außergewöhnlichen Bedürfnisse der Neuzeit und die vielfach zurückgestellten Bedürfnisse früherer Jahre gleichzeitig auf allen Gebieten außerordentliche Anforderungen stellten, deren Erfüllung nicht ohne Schädigung allgemeiner Interessen bis zur Flüssigmachung etatsmäßiger Mittel aufgeschoben werden konnte. Sobald die letztbezeichneten Verhältnisse den Charakter des Außerordentlichen und Vorübergehenden verloren hatten, d. i. vom Jahre 1881 ab, übernahmen die Mittel des ordentlichen Etats die Kosten für alle laufenden Bedürfnisse des Post- und Telegraphenverkehrs. Durch diese grundsätzliche Behandlung des Etats konnte das Bild der thatsächlichen Gestaltung der Finanzergebnisse an Klarheit und Durchsichtigkeit nur gewinnen.

Ebenso ist, um die vorhandenen Überschüsse auf ihren thatsächlichen Wert und auf den Grad ihres Anwachsens seit dem Jahre 1867 zu prüfen, — Vergleiche können nur unter gleichen Voraussetzungen gezogen werden, — billig zu berücksichtigen, daß die Telegraphenverwaltung im Jahre 1875 mit einem Minderabschluß von 3½ Millionen Mark übernommen worden und daß dieses Defizit beseitigt ist, daß ferner durch einzelne Gesetze verschiedene Lasten auf den Postetat gehäuft wurden: die Wohnungsgeldzuschüsse mit gegenwärtig 11½ Millionen Mark, der gesteigerte Pensionsetat für Post- und Telegraphenbeamte mit 8¾ Millionen Mark, die Witwen- und Waisengelder mit 2¼ Millionen Mark, die unmittelbaren und mittelbaren Aufwendungen aus Postmitteln anläßlich der sozialpolitischen Gesetze in Höhe von schätzungsweise 1 Million Mark, die Gehaltserhöhungen mit rund 17 Millionen Mark. Dies ergiebt zusammen 44 Millionen Mark. Dabei soll — unter gegenseitiger Ausgleichung der nach und nach gesteigerten Mindereinnahmen aus Anlaß des Portofreiheitsgesetzes mit den durch dasselbe s. Z. herbeigeführten Mehreinnahmen — ganz abgesehen werden nicht nur von den Einnahmeausfällen infolge der gesetzlichen Beseitigung des Landbriefbestellgeldes und infolge der zahllosen Porto- und Gebührenermäßigungen, sondern auch von den Ausgaben, welche aus der ungeheuren Vermehrung der Verkehrsanstalten, der Telegraphen-

anlagen, der Neuordnung des Landpostwesens und der Verdoppelung des Personals entstanden sind, weil die Aufwendung der betreffenden Summen als produktive Anlage zu betrachten ist. Es muß aber betont werden, daß der jetzige Überschuß unter Zugrundelegung der gleichen Verhältnisse, wie sie vor 25 Jahren bestanden, sich nicht auf $15^1/_2$, sondern auf etwa 60 Millionen Mark jährlich belaufen würde.

Es dürfte im übrigen allgemein interessieren, in welchem Grade einzelne Ausgaben in den letzten 20 Jahren angewachsen sind. Als Unterlage dienen die Etats der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung aus dem zur Vergleichung in erster Linie geeigneten Jahre 1872 und der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1892/93.

Die Etats weisen nach:	1872	1892/93
Persönliche Ausgaben . . .	46 604 601 Mk.	149 085 584 Mk.
Sächliche Ausgaben . . .	8 557 750 „	15 325 200 „
für Anschaffung und Unterhaltung der Apparate, Batterien ꝛc.	343 200 „	2 245 000 „
für Unterhaltung und Vervollständigung der Linien .	1 140 900 „	15 353 900 „
für Miete, den Bau und die Unterhaltung von Dienstgebäuden (fortlaufende Kosten)	2 422 536 „	7 096 360 „

Hieraus ergiebt sich, wie die umfangreichen Aufgaben der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung einen Kostenaufwand beanspruchen, der in Bezug auf den Neubau und die Unterhaltung der Telegraphenlinien um 1245 %, in Bezug auf die Anmietung, den Bau und die Unterhaltung von Postdiensträumen an fortdauernden Ausgaben um 193 % höher ist, als 1872. Als verhältnismäßig gering erweist sich die Steigerung der sächlichen Ausgaben, welche nur 80 % beträgt. Dagegen sind die persönlichen Ausgaben um 224 % gestiegen, während das Beamten- und Unterbeamten-Personal sich nur von rund 43 000 auf rund 116 000 Köpfe d. i. um 169 % vermehrt hat. Diese letzteren Zahlen ergeben, daß, während es einerseits durch die Vereinfachung der Handhabung des Dienstes und die Beseitigung veralteter Formen gelungen ist, die

sächlichen Ausgaben in möglichst engen Grenzen zu halten, doch auf der andern Seite die Kosten nicht gescheut worden sind, wenn es sich um Verbesserung des materiellen Wohls der Beamten und deren Hinterbliebenen handelte. In dem Unterschiede, der zwischen der Steigerung der persönlichen Ausgaben um 224 % und der Zunahme des Personals um nur 169 % liegt, treten zum großen Teil die Besoldungsaufbesserungen in die Erscheinung, an welchen vorwiegend die unteren und ein Teil der mittleren Beamten — im Jahre 1890 mit rund 11 Millionen Mark — beteiligt sind. Im Jahre 1872 wie im gegenwärtigen Etatsjahr stellen sich übrigens die Personalkosten gleichmäßig auf den Satz von 61 % der gesamten Ausgabe.

Unter den Gesichtspunkten, welche für den vollkommenen Ausbau der Verkehrseinrichtungen und für die umfassende Befriedigung thatsächlicher Verkehrsbedürfnisse, sowie ferner für die Wohlfahrt der Beamten und schließlich auch für das Reichs-Finanzwesen in Betracht kommen, darf die Gestaltung der Etatsverhältnisse der Post- und Telegraphenverwaltung in den letzten 25 Jahren eine glückliche genannt werden. Daß diese auf dem Zusammenwirken zwischen der Verwaltung und der Volksvertretung im Reiche von Jahr zu Jahr aufgebaute Entwickelung nach den vorbezeichneten drei Richtungen hin gleichmäßig befriedigt, gehört zu den guten Früchten, welche unter den Segnungen eines zwanzigjährigen Friedens im Verwaltungsleben des neuen Reichs gezeitigt worden sind.

X. Wirksamkeit der Post im Dienst allgemeiner Reichszwecke, der öffentlichen Wohlfahrt und der Sozialreform.

Es giebt nach dem Vorausgegangenen wohl kaum einen geschlossenen Erscheinungskreis von Thätigkeitsäußerungen im Reichs- oder Staatsverwaltungsleben, der sich in so schneller Regelmäßigkeit erweitert, der eine solche Triebfülle von neuer Arbeit, großen Anforderungen, Erfolgen und immer weiter gesteckten Zielen in sich aufgenommen hätte, wie das Verwaltungs- und Betriebswesen der Post und Telegraphie in ihrer Eigenschaft als reine Staats*verkehrs*anstalten. Eine Verkehrsentwickelung ohnegleichen, wechselnde Erfordernisse, gesteigerte Ansprüche auf der einen Seite, der schaffende Geist und die umbildende Hand auf der andern Seite erheischen von dem Gesamtorganismus das ausgiebigste Maß uneingeschränkter und ununterbrochener Wirksamkeit für die Zwecke des *Verkehrs*, der eigentlichen verfassungsmäßigen Aufgabe der Verwaltung. Wenn trotzdem die Post- und Telegraphenanstalt, über diese ihre engeren Berufsaufgaben hinaus, der gern benutzte und willige Helfer im *Dienste anderweiter hoher Staatszwecke oder auf dem Felde der Wissenschaft und Technik* geworden ist, so liegt hierin ohne Zweifel die Anerkennung einer, wir möchten sagen, nebenamtlichen Leistungsfähigkeit, welche zwar unter allen Umständen ein Titel der Befriedigung sein darf, jedoch auch allerwärts neue große Anforderungen im Rahmen der allgemeinen Organisation stellt.

Was die Reichspost zur Erfüllung allgemeiner Zwecke neben ihren engeren Aufgaben besonders geeignet macht, das ist ihre

Eigenschaft als einzige Anstalt, welche mit ihren über das ganze Reich verzweigten, jederzeit und allgemein zugänglichen Organen in jede Wohnstätte hineinreicht und mit allen Volksschichten, Behörden und Gemeinwesen, mit der Gesamtheit und jedem einzelnen, sie aufsuchend oder an sich ziehend, in vielfältigster und unmittelbarster Berührung steht. Doppelt wichtig mußten diese Vorzüge eines Verwaltungszweiges in dem geeinten Reiche sein, in welchem die junge politische Einheit so viel umgestaltende Maßnahmen und eine reiche neue Gesetzgebung erforderte. Als aber vollends die erweiterte Auffassung der Aufgaben des Staates in wirtschaftlicher und socialpolitischer Beziehung eine neue Zukunft staatssorgender Thätigkeit wachrief, mußte die Post notwendigerweise auf vielen Gebieten der Arm staatlicher oder gesetzlich geregelter genossenschaftlicher Exekutive werden.

Als Anstalt mit der erheblichen Anzahl großer öffentlicher Kassen, in welchen gegenwärtig ein Bargeldumsatz von annähernd 10 Milliarden Mark jährlich erzielt wird, war die Reichspost in erster Linie berufen, bei der großen Einheitsschöpfung des Reichs auf dem Gebiete der Münzreform hervorragend mitzuarbeiten. Hat doch die Reichspostverwaltung neben der Beförderung der überaus zahlreichen Sendungen von Münzmetallen und ausgeprägten neuen Münzen zwischen den Münzstätten und der Reichshauptkasse oder den Landeskassen gegen 1000 Millionen Mark an alten Münzen, Banknoten und aufgerufenen Landeskassenscheinen eingelöst und umgewechselt[1]. Daneben wurde ihre Beteiligung bei der Zeichnung, Einzahlung und Verzinsung von Bundesanleihen, sowie bei der Einlösung von Bundesschatzanweisungen nicht unerheblich in Anspruch genommen. Ihre dauernde Thätigkeit bei der Ausführung finanzieller Maßregeln

[1] Vom 1. August 1873 ab wurde die Reichs-Postverwaltung beauftragt, sowohl die aus dem eigenen Verkehr herrührenden alten Münzen einzuziehen, als die bei den Landeskassen angesammelten derartigen Münzen umzutauschen und an das Münzmetalldepot bei der Königl. Münzdirektion in Berlin sowie an die als Münzmetalldepots des Reichs bestimmten Ober-Postkassen in Frankfurt (Main) und Hamburg abzuführen. Daneben hat sich die Postverwaltung an der Einziehung der zur Einlösung aufgerufenen Banknoten und Landeskassenscheine beteiligt und das für Reichsrechnung angekaufte Papiergeld bei den betreffenden Banken und Landeskassen zur Einlösung gebracht.

des Reichs besteht aber in dem Vertrieb der Reichswechselstempelmarken und der Wertzeichen zur Erhebung der Gebühr für die Warenstatistik[1]. Welche Vorteile durch die Leichtigkeit des Bezugs solcher Wertzeichen dem allgemeinen Geld- und Warenverkehr geboten werden, dafür giebt einen annähernden Maßstab der Umstand, daß seit 1870 bezw. seit Einführung der Gebühr für die Warenstatistik (1. Januar 1880, Reichsgesetz vom 20. Juli 1879) 135 Millionen Mark an Wechselstempelerträgnissen und 7 Millionen Mark an statistischer Gebühr von der Postverwaltung zur Reichskasse abgeführt worden sind.

Außerordentlich wichtige, über die Bedürfnisse des eigentlichen Verkehrs hinausgehende Dienste leistet auch das Telegraphenwesen zum Besten der verschiedensten öffentlichen Zwecke oder im Interesse der physikalischen Wissenschaft. Gehören die bereits an anderer Stelle erwähnte Organisation des Hochwassermeldedienstes, welcher beispielsweise im Frühjahr 1891 die Beförderung von 21 806 Telegrammen erforderlich machte, ferner des in mehr als 5000 Landorten eingeführten Unfallmeldedienstes, sowie die in 52 Städten bei 4698 Sprechstellen eingetretene Nutzbarmachung der Stadtfernsprecheinrichtungen für den Feuermeldedienst ganz auf das Gebiet der humanitären Bestrebungen, so verfolgt eine Summe reger und fruchtbringender Thätigkeit auf dem Boden der physikalischen Wissenschaft noch weitergehende gemeinnützige Zwecke der öffentlichen Wohlfahrt. In den Bereich dieser Wirksamkeit gehören das Zeitballwesen, der Schiffsmeldedienst und die telegraphischen Einrichtungen für die Wetterkunde und das Sturmwarnungswesen.

Bei der großen Wichtigkeit, welche die genaue Kenntnis der wirklichen Zeit für die Schiffahrt, namentlich hinsichtlich der Feststellung der Ortsbestimmungen auf hoher See u. s. w. hat, und

[1] a. Bekanntmachung des Kanzlers des Norddeutschen Bundes betr. den Vertrieb der Bundesstempelmarken zur Entrichtung der Wechselstempelsteuer v. 13. Dezember 1869 (Bundes-Gesetzbl. S. 601).

b. Bekanntmachung des Reichskanzlers betr. den Vertrieb der Marken zur Entrichtung der Gebühr für die Warenstatistik des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande v. 20. Novbr. 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 676).

bei der Unmöglichkeit, die Schiffschronometer trotz aller Hülfsmittel der Mechanik in gleichmäßigem Gange zu erhalten, mußte eine Kraft, wie die Elektrizität, die zu ihrer Äußerung von einem Punkte nach einem noch so entfernten zweiten Punkte eines kaum meßbaren Zeitteilchens bedarf, ein vorzügliches Wertmittel nicht nur zur Kontrolle räumlich getrennter Uhren werden, sondern auch zur Übertragung der genauen Ortszeit an die der Schiffahrt sichtbaren äußersten Punkte der Küste. Infolge dessen künden — nach manchen unzureichenden Hülfsmitteln der Vorzeit — bereits seit 1875 die an den Küsten der Nord- und Ostsee eingerichteten Zeitballstationen[1] den vorbeifahrenden Schiffen täglich, und zwar Mittags genau 12 Uhr, die Orts- und Greenwicher Zeit durch Fallenlassen des weithin sichtbaren Zeitballes. Das Fallen des Zeitballes wird von fünf verschiedenen astronomischen Beobachtungsstationen aus geleitet und da, wo letztere zur Auslösung des Balles nicht nahe genug liegen, durch Beamte der nächsten Telegraphenbetriebsstelle innerhalb einer bestimmten, unter Beteiligung der nächsten Seewarte festgestellten Sekunde mit vollkommener Regelmäßigkeit und Gleichartigkeit mittels des elektrischen Stromes besorgt. Gewiß darf es als eine große Leitung neuzeitlicher Technik bezeichnet werden, daß nach den Feststellungen der Königl. Sternwarte in Berlin (vergl. „Elektrotechnische Zeitschrift" 1887, S. 276) der Mittelwert der Unsicherheit in Bezug auf den Zeitpunkt der Auslösung des Zeitballes durch die Hand des Telegraphenbeamten nur ein Achtel der Sekunde beträgt.

So wichtig und zweckentsprechend sich diese Einrichtungen für den Schiffsverkehr und seinen Beobachtungsdienst erweisen, so bilden sie doch nur einen kleinen Teil der allgemeinen telegraphischen Vorkehrungen für den nautischen Signaldienst an den deutschen Küsten. Vorwiegend den Interessen der Hafenorte und des Handelsstandes,

[1] Von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ausgeführte Zeitball-Einrichtungen befinden sich in Cuxhaven, Bremerhafen, Swinemünde und Neufahrwasser; außerdem werden solche in Wilhelmshafen und Kiel von der Kaiserl. Admiralität, im Hamburger Hafen von der Stadt Hamburg unterhalten. Der Zeitball ist eine etwa $1^1/_2$ m große, weit sichtbare, auf einem Turm oder hohen Gerüst angebrachte Kugel von dunkler Farbe, welche genau um Mittag oder zu einem andern vorher bestimmten Zeitpunkte einige Meter fallen gelassen und auf diese Weise zur Ankündigung der Zeit verwendet wird.

insbesondere aber den Seefahrern und Rhedern dient der organisierte Küstentelegraphendienst, welcher die eigenartige Aufgabe erfüllt, von Küstensignal- und Beobachtungsstationen aus — meist in Verbindung mit Leuchttürmen — telegraphische Nachrichten über die einlaufenden oder vorbeifahrenden Schiffe zu verbreiten und Nachrichten zwischen Schiff und Küste unter Anwendung optischer, durch den Signalhandelscodex vorgeschriebener Signale vermitteln zu lassen.

Ein hervorragendes Zusammenwirken des wissenschaftlichen und technischen Elements in den Bestrebungen menschlichen Forschens und dessen allgemeiner Nutzbarmachung tritt in der Verbindung der Telegraphie mit der Meteorologie in die Erscheinung. Eine der ersten Bedingungen für die Erfüllung der Aufgaben, welche die wissenschaftliche Wetterkunde und die nautischen Beobachtungen zur Sicherung der Schiffahrt sich stellen, ist die organische Verbindung der Telegraphie mit jener Centralstelle, wo alle Fäden physikalischer und meteorologischer Beobachtung und die Summe der Erkenntnis hinsichtlich der Erscheinungen im Weltensystem sich vereinigen. Verschiedene Versuche aus früherer Zeit zur Verwertung der Telegraphie für meteorologische Zwecke hatten sich als unwirksam oder unzureichend erwiesen. Unter anderem war der seit 1861 von einer Anzahl Telegraphenanstalten in Verbindung mit der Telegraphendirektion vorzunehmende Beobachtungsdienst schon 1862 wieder aufgegeben worden, und auch der seit 1864 von dem Mitbegründer der neueren Meteorologie, Professor Dr. Dove in Berlin für die Zwecke des Sturmwarnungswesens in 14 verschiedenen Orten eingerichtete Beobachtungsdienst, zu dessen Verwertung das Haupttelegraphenamt die vom In- und Auslande zusammenfließenden Nachrichten zu einem an verschiedenen Küstenpunkten telegraphisch mitzuteilenden Wetterbericht zu vereinigen hatte, vermochte eine besonders segensreiche Thätigkeit nicht zu entfalten. Seitdem aber die deutsche Seewarte[1] in Hamburg

---

[1] Die Organisation der deutschen Seewarte ist durch Kaiserl. Verordnung v. 26. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. Nr. 35 von 1876) festgestellt.

Über die Gesichtspunkte, nach welchen die Seewarte ihr Material für die Praxis verwertet, ist Ausführliches in Mohn, „Grundzüge der Meteorologie", III. Aufl. bei D. Reimer, Berlin, enthalten.

als Nachfolgerin der bis Ende 1875 in Berlin thätig gewesenen „Centralstelle für Sturmwarnungen und Küstenmeteorologie“ die Angelegenheiten der Meteorologie u. s. w. verwaltet, ist die Telegraphenverwaltung mit ganz besonderem Erfolge mitwirkend eingetreten, indem sie nicht nur die Wettertelegramme von und nach den meteorologischen Anstalten und Beobachtungsstationen des In- und Auslandes übermittelt und die täglichen Wetterberichte als sogenannte Hafentelegramme an die Hafenplätze u. s. w. gegen mäßige Gebühr telegraphisch befördert, sondern darüber hinaus auch bei besonderen astronomischen und physikalischen Beobachtungen den wissenschaftlichen Staatsanstalten, welche sich mit gleichartigen Forschungen beschäftigen, von dem Auftreten der Naturereignisse und den gemachten Wahrnehmungen möglichst frühzeitig Kenntnis giebt. Mehr als täglich 200 Beobachtungstelegramme in der Kurs-reihe von West-Irland bis Charkow und vom arktischen Norwegen bis zur Südspitze Italiens, die täglich regelmäßig abgehenden Hafentelegramme an 25 Häfen der deutschen Küste, die fast von sämtlichen größeren Zeitungen Deutschlands bezogenen und meist noch in den Abendblättern des Beobachtungstages erscheinenden telegraphischen Abonnements-Wetterberichte mit durchschnittlich 240 Taxworten, die schwierigen Telegramme zur Herstellung von graphischen Wetterkarten (Isobaren-Telegramme) an die deutschen meteorologischen Anstalten und einige größere Zeitungen: das alles sind Leistungen, welche durch ihre Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und ihr Verbreitungsgebiet der Wissenschaft und dem praktischen Leben in gleichem Maße zu gute kommen[1].

---

[1] Die Hafentelegramme bestehen aus einem chiffrierten Teil von 18—22 Ziffergruppen und daneben aus einem Worttext. Der erste Teil des Telegramms wird von den Empfängern, meist Signalisten oder Agenten der Seewarte, entziffert. Derselbe enthält den Barometerstand, Richtung und Stärke des Windes, Wetter, Temperatur und Seegang für die Häfen der Nord- und Ostsee. Der zweite Teil giebt die Änderungen im Luftdruck und die Verhältnisse der Luftströmungen, insbesondere in den von Deutschen am meisten befahrenen Gewässern, an. Die Hafentelegramme, welche übrigens gegen einen monatlichen Bezugspreis auch an Private abgegeben werden, gelangen am Bestimmungsort in Tabellenform durch den „Wetterkasten“ zur allgemeinen Kenntnis.

Die telegraphischen Abonnements-Wetterberichte mit Tabellen und Worttext enthalten eine allgemeine Übersicht der Witterungselemente seit

Mit gleichen Mitteln ist es gelungen, auch das Sturmwarnungswesen in die Formen der Einheit und Regelmäßigkeit zu leiten und zur Sicherung und Erleichterung des Schifffahrtswesens zu verwerten. 17 Agenturen der Seewarte, 11 Beobachtungsstationen und gegen 50 von Ost nach West die Küste umsäumenden Signalstellen ist die Telegraphie die allzeit bereite und beflügelte Helferin in kurzem Austausch der Sturmwarnungen und Empfangsbestätigungen. Diesem Zusammenwirken ist es zu danken, daß ausgedehnte heftige Stürme nur noch höchst selten die Küste ungewarnt treffen, daß Menschenleben und eine Summe hoher materieller Interessen der opferhungrigen See rechtzeitig entrissen werden und die Meteorologie aus einem wissenschaftlichen Spielzeug zur leistungsfähigen, mehr und mehr in das praktische Leben eingeführten Wissenschaft geworden ist.

Ist die Post und Telegraphie in erster Linie Verkehrsanstalt, die Mittlerin des materiellen und geistigen Austauschs, steht sie in zweiter Linie im Dienst gewisser reichsgesetzlicher Maßregeln und der öffentlichen Wohlfahrt, bildet sie ferner einen wichtigen Faktor in Wissenschaft und Technik, sie fördernd und weiten Kreisen nutzbar machend, so strebt die Vereinigung aller dieser Thätigkeitsäußerungen doch nur dem einen großen Zwecke der Förderung der Kultur und der Befriedigung der Gesamtinteressen des Landes zu. So vielseitig die Postverwaltung diese allgemeinen Forderungen auch durch die Bereicherung des Nationalwohlstandes im Wege des freien, einheitlichen, billigen und vielgestaltigen Verkehrs befriedigt, so bietet sie daneben noch denjenigen Schichten der Bevölkerung, deren materielle Interessen unter dem Druck der Zeit in den Ruf nach Arbeit ausklingen, reichlichen und lohnenden Erwerb in ihrer Eigenschaft als Arbeit-

---

dem vorhergehenden Tage in Europa mit besonderer Rücksicht auf Deutschland und werden selbständig durch die Telegraphen-Verwaltung verbreitet. Die größeren Zeitungen beziehen fast sämtlich die Wetterberichte im Abonnement.

Die besonderen täglichen Mitteilungen für Zeitungen und an Private beziehen sich fast ausschließlich auf Deutschland und enthalten Angaben über Temperatur, Wind, Wetter und Barometerstand von 12 bis 13 Orten.

Die Isobaren-Telegramme zur Herstellung von Wetterkarten werden an meteorologische Institute, Privatgelehrte sowie an Zeitungen im Abonnementswege abgegeben.

geberin innerhalb ihres umfassenden Wirtschaftsbetriebs. Abgesehen von den Arbeitskräften, welche die einfacheren Dienstleistungen erfordern, erhalten Tausende von Arbeitern Verdienst in dem weitverzweigten Getriebe der Post und Telegraphie, bei der Aufführung und Instandsetzung ihrer Dienstgebäude, im Wagenbau, in ihrem Fuhrwesen, bei der Herstellung der Ausstattungsgegenstände, der Lieferung der Amtsbedürfnisse, in ihren maschinellen Anlagen, bei den Erd- und Bauarbeiten der unterirdischen und oberirdischen Telegraphenlinien, in den Forsten und Zubereitungsanstalten, in Fabriken und Werkstätten. Sind doch beispielsweise seit der Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens bis zum Jahre 1891 im Telegraphenbau 1½ Millionen hölzerne Telegraphenstangen und lediglich zur Erweiterung des Telegraphennetzes 841 000 hölzerne Stangen, 65 290 eiserne Ständer, 3 800 000 Isolatoren, 3 800 000 Isolatorstützen, 18,2 Millionen kg Eisen- bezw. Stahldraht und 1,02 Million kg Kupferbronzedraht erforderlich gewesen. Die Forstwirtschaft und Industrie haben reichen Absatz, die arbeitende Bevölkerung mannigfache Arbeitsgelegenheit gefunden, und damit ist die Post- und Telegraphenverwaltung eine Stütze des allgemeinen Erwerbslebens geworden; sie hat an ihrem Teil mitgearbeitet an den sozialen Aufgaben der Zeit.

Mit diesem Gesichtspunkt gelangen wir an die Schwelle eines neuen Abschnitts reichsgesetzlicher Aufgaben, welche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gegenwärtig zufallen. Dieser Wendepunkt in den Nebenaufgaben der Verwaltung fällt zusammen mit der fortschreitenden Erstarkung des Staatsgedankens in Preußen und im Reich und mit den ausgeprägten, in die Gesetzgebung neu eingeführten Anschauungen von dem Beruf des Staates in privatwirtschaftlicher und sozialer Beziehung.

Mit markigen Zügen steht das Jahr 1881 in den Geschichtstafeln der sozialen Entwickelung. Mit ihm fand zum ersten Mal in Deutschland der neue Grundsatz entscheidende Anerkennung, daß die wirtschaftliche Lage der arbeitenden Bevölkerung für den Fall der durch Krankheit, Unfall, Invalidität ꝛc. eingetretenen Erwerbsunfähigkeit oder Erwerbsbeschränkung durch gesetzgeberische Maßnahmen, unter theilweiser finanzieller Beihülfe des Staates, zu heben und der Notwendigkeit thatkräftiger Nächstenliebe auch in den öffent-

lich rechtlichen Einrichtungen Ausdruck zu geben sei. Praktische Bestrebungen in dieser Richtung haben inzwischen bekanntlich zu einer Reihe sozialpolitischer Gesetze geführt, deren Gesamtwirkung wir unter dem Begriff der Sozialreform d. i. der Krankenversicherung, Unfallversicherung und Alters- bezw. Invaliditätsversicherung zusammenfassen. Sind hieran neben den privatwirtschaftlichen Betrieben auch alle Staatsbetriebe in Bezug auf einen Teil ihres Personals beteiligt, so ist doch in dem eigentlichen Brennpunkte der Gesetzgebung die Post die vermittelnde Hand geworden, durch welche alle finanziellen Einzelleistungen der Unfall- und Alters- 2c. Versicherung den Berechtigten unmittelbar aus der Postkasse zufließen. Daß hierdurch der Postverwaltung im Ganzen und den Postanstalten im Einzelnen ganz erhebliche Mehrarbeiten auf einem Gebiete erwachsen, welches dem eigentlichen Verkehrswesen fernliegt, bedarf keiner Erörterung. Es genügt der Hinweis auf die jeder einzelnen Postanstalt obliegende Auszahlung von Unfallrenten und von sonstigen Entschädigungen für Rechnung der Berufsgenossenschaften und Ausführungsbehörden, die Auszahlung von Altersrenten für Rechnung der Landesversicherungsanstalten, auf die ungeheuere Vermehrung der Zahlungsempfänger an den ohnehin durch den Monatsschluß im Postbetriebe bedingten Kassentagen, auf die Häufung der Kassenbeläge, das vermehrte Kontroll- und Abrechnungswesen, auf die Wiedereinziehung der vorschußweise geleisteten Zahlungen von den Berufsgenossenschaften, auf den belastenden Vertrieb der zur Entrichtung der Alters- und Invaliditätsversicherungs-Beiträge bestimmten Marken und schließlich auf den aus der Gesamtheit der Verpflichtungen erwachsenden Schriftwechsel. Hat doch die Fülle der Mehrarbeiten bereits zu einer nicht unwesentlichen Vermehrung der Kassen- und Rechnungsbeamten und vom 1. Januar 1890 ab zur Einrichtung besonderer Renten-Rechnungsstellen bei den Ober-Postdirektionen geführt.

In welchem Maße die Dienste der Reichs-Postverwaltung für sozialpolitische Zwecke mit der Ausdehnung des Geltungsbereichs des Unfall-Versicherungsgesetzes und mit der Einführung des Gesetzes betr. die Alters- und Invaliditätsversicherung angewachsen sind, und welche umfassenden, in ihrer Weiterentwickelung noch gar nicht zu

übersehenden Leistungen der Postverwaltung schon gegenwärtig obliegen, möge daraus ermessen werden, daß die Postanstalten im Jahre 1891 374 816 964 Stück Versicherungsmarken zum Wertbetrage von 78 213 994 Mark in kleinen Einzelbeträgen abgesetzt haben, daß ferner die vorschußweise gezahlten Unfall-Entschädigungen, welche

1886	1 429 577 Mk.,	1889	12 444 033 Mk.
1887	5 153 804 „	1890	17 298 615 „
1888	8 351 412 „		

betragen haben, im Jahre 1891 auf 22 492 790 Mark gestiegen, und daß in dem letztbezeichneten Jahre gleichzeitig mehr als 13½ Millionen Mark an Alters- und Invalidenbezügen, d. h. zusammen annähernd 36 Millionen Mark in kleinen und kleinsten Beträgen gezahlt worden sind. Hierzu sind aus Anlaß der Unfallversicherung 2523 Einzelabrechnungen mit 182 969 Abrechnungsposten und 1 145 000 Belägen, aus Anlaß der Altersversicherung 288 Einzelabrechnungen mit 116 029 Abrechnungsposten und 867 455 Belägen, zusammen also 2811 Abrechnungen mit 298 998 Abrechnungsposten und 2 012 455 Belägen im Benehmen mit 109 Berufsgenossenschaften, 138 Ausführungsbehörden und 31 Versicherungsanstalten erforderlich gewesen. Nicht einbegriffen sind hierin die Abrechnungs-Einrichtungen zwischen den Postanstalten und den Ober-Postdirektionen, unter deren Einfluß sich das Maß der durch obige Zahlen dargestellten Arbeit verdoppelt. Ein interessantes Streiflicht auf die Verschiedenartigkeit dieser Leistungen in den einzelnen Wirtschaftsgebieten des Reichs und auf den bestehenden Unterschied in den örtlichen Lebensbedingungen wirft der Umstand, daß durch das Unfall-Versicherungsgesetz die industriereichen Bezirke des Westens am meisten belastet werden, während in den landwirtschaftlichen Bezirken des Ostens die gezahlten Altersrenten die gleichartigen Zahlungen der westlichen Bezirke weit übersteigen.

Sonach haben die Gesamtleistungen der Post für allgemeine Reichszwecke, vordem nur in einzelnen Beziehungen hervortretend, umfassende organische Gestaltung gewonnen; ihnen widmen sich in alterprobter Schaffensfreudigkeit und Berufstreue Verwaltung und Beamte zum Besten der allgemeinen Wohlfahrt, der Wissenschaft und der ausgleichenden Gerechtigkeit.

In weiterem Gewande erscheint uns, neues Leben, alten Frieden wirkend, die Post; und dieses Gewand, das größer geworden ist mit den Aufgaben, welche es in jahrhundertelangem Werden umschloß, trägt heute in seiner Gesamtheit die ausgeprägtesten Merkmale neuzeitlicher Kulturbestrebungen. Es kündet uns die Post in ihrem Doppelberufe: nicht blos als die Mittlerin des Verkehrs und die Mehrerin des Völkerfriedens allein, auch als die Botin des sozialen Friedens, hier wie dort die Freundin der Menschheit.

XI. Beamtenverhältnisse.

Beschäftigungs- und Beförderungsverhältnisse.

Nahm die Verschmelzung des Verwaltungs- und Betriebswesens bei Errichtung der Norddeutschen bezw. Reichs-Post ein hohes Maß von Organisationskraft in Anspruch, so waren doch zweifellos größer und rechtlich verwickelter die Schwierigkeiten, welche sich der Einheitsgliederung der überkommenen Beamtenverhältnisse entgegenstellten. Wenn auch die Beamtenschaft der früher Preußischen Post das feste Rückgrat des gemeinsamen Beamtenkörpers bildete, so war doch zu bunt die Mannigfaltigkeit, welche der Übertritt der hannöverschen, braunschweigischen, oldenburgischen, schleswig-holsteinischen, Thurn- und Taxisschen und hanseatischen Beamten in den Bundesdienst brachte, als daß die bis dahin gleichmäßige Ordnung des preußischen Staatsdienstes einen für die Zukunft vollkommen ausgleichenden Einfluß hätte üben können. Denn die Verschiedenheiten waren nicht bloß äußerlicher Natur, sondern beruhten auf dem sehr ungleichen Maße der Anforderungen, welche die einzelnen Verwaltungen an die Vorbildung und technische Ausbildung der Beamten gestellt hatten, sowie in der Mannigfaltigkeit der beim Eintritt erworbenen, gesetzlich geregelten oder vertragsmäßig anerkannten Rechte an Beförderungs-, Gehalts- und Pensionsansprüchen. Diesem reichen Katalog landesrechtlicher oder sonst berechtigter Eigentümlichkeiten gegenüber mußte selbst die durchdringende Kraft einheitlicher Dienstpragmatik versagen. Wäre die Einheit der Qualifikation der Beamten auch nicht durch die Bundes- bezw. Reichsverfassung vorgeschrieben gewesen, so hätte

die Zukunft der Verwaltungszwecke und die Ordnung der persönlichen Interessen doch nur auf der Grundlage dieser Einheit, das ist auf einer planmäßigen Reorganisation mit angemessener Abstufung der zu stellenden Anforderungen, aufgebaut werden können. Den ersten Anlauf hierzu nahm die neue, im Jahre 1868 erfolgte, auf dem preußischen dreistufigen System der Beschäftigungsbedingungen beruhende Regelung der Personalverhältnisse[1]. Nach Maßgabe derselben ordneten sich die Postbeamten in Eleven (Abiturienten 2c.), welche nach dem Bestehen der Postassistenten-Prüfung bezw. der höheren Postverwaltungsprüfung Anwartschaft auf die Sekretärstellen bezw. die oberen Verwaltungsstellen hatten, ferner in Postexpedienten-Anwärter (Schüler der Sekunda eines Gymnasiums oder der Prima einer Realschule II), mit der Aussicht, als Postexpedient bezw. Bureaubeamter II. Klasse oder bei nachzuweisender schulwissenschaftlicher Vorbildung als Postassistent bezw. Sekretär angestellt zu werden, und schließlich in Postexpeditionsgehülfen (Schüler mit der Reife für Sekunda), welche später nach bestandener Prüfung zum Postexpedienten-Anwärter angenommen wurden und in Postexpedientenstellen einrückten. Diese Dreiteilung der Beamtenlaufbahn, welche gegenüber den wachsenden Formen der Einheit im Verwaltungs- und Betriebswesen manche Unzuträglichkeiten mit sich brachte, wurde in der Folge durch das neue Reglement über die Annahme und Anstellung von Civil- und Militäranwärtern im Postdienste vom 23. Mai 1871[2] auf eine einfache, den inneren Verhältnissen entsprechende Organisation zurückgeführt. Die durch das Reglement geschaffene größere Gleichmäßigkeit der Beamtenverhältnisse beruht auf der heute noch bestehenden Doppellaufbahn, welche auf der einen Seite die früheren Eintritts- und Beförderungsverhältnisse für Posteleven im ganzen unverändert läßt, andererseits aber den Civilanwärtern und civilversorgungsberechtigten Militäranwärtern bereits auf Grund des Nachweises hinreichender Elementarbildung die etatsmäßige An-

[1] Bei der Post durch Reglement v. 15. Februar 1868 (Postamtsblatt Nr. 10, Anl.), bei der Telegraphie durch Verordnung des Bundeskanzlers v. 28. Januar 1868 (Amtsbl. der Tel.-Verw. von 1868, Nr. 2) und durch das Reglement über die von den Telegraphenbeamten abzulegenden Prüfungen v. 15. März 1888 (ebendas. Nr. 6).

[2] Amtsbl. der R.P.V. 1871, S. 1.

stellung als Postassistent (bis 1875 „Postamtsassistent"), Ober-Postassistent (seit 1876), Postverwalter und Bureaubeamter II. Kl. in Aussicht stellt. Die Durchführung der neuen Organisation fand in der gleichzeitigen Neueinteilung der Postanstalten die geeignete Ergänzung und in den damit verbundenen Vereinfachungen der Diensttechnik die freigewordenen Mittel, um im Jahre 1871 durch eine Gehaltsaufbesserung der Postbeamten gegenüber dem Einkommen anderer Klassen von Staatsbeamten eine Ausgleichung herbeizuführen, welche bei der besonderen Schwierigkeit des Dienstes und bei dem fortschreitenden Sinken des Geldwertes dringend geboten war. Wurde mit dem neuen Reglement die Postexpedientenlaufbahn aus dem Betriebsorganismus ausgeschieden, so blieben doch den vorhandenen Anwärtern derselben ihre alten Rechte und die Anwartschaft auf die Sekretärstellen unter angemessener Abstufung ihrer Dienstaltersverhältnisse gegenüber denjenigen der Elevensekretäre gewahrt. Insbesondere wurden noch 1871 im ganzen nicht weniger als 1760 pensionsberechtigte Postexpedienten, nach Erledigung eines leicht zu führenden Nachweises der Dienstkenntnisse, zu Postsekretären befördert. Ebenso konnten sich die kündbar angestellten Postexpedienten sowie die vorhandenen Postexpedientenanwärter und Postexpeditionsgehülfen, selbst die noch in den ersten Monaten des Jahres 1871 eingetretenen Anwärter, durch Ablegung einer erleichterten Dienstprüfung die Anwartschaft auf Beförderung aus der Stellung als kündbar angestellter Postexpedient in die unkündbare Sekretärstellung erwerben. Von dieser Vergünstigung haben mehr als 2000 Beamte Gebrauch gemacht. Auf diesem überall angewandten Wege der Schonung überkommener Anrechte und der Vermeidung jeglicher Härten ist es nicht nur gelungen, ältere Ansprüche und Verhältnisse in die neuen Bahnen überzuleiten, sondern auch in dem mit der nötigen wissenschaftlichen und elementaren Bildung ausgestatteten Personal den Geist gewissenhafter Berufstreue und das Bewußtsein der Gemeinsamkeit der Interessen zu erwecken und wach zu halten.

Mit der Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens trat an die Verwaltung von neuem die Aufgabe heran, die einheitliche betriebstechnische Ausbildung des Personals, die Gemeinsamkeit des Dienstes und die Hebung des Standes als

Einigungselement in dem Verschmelzungsproceß der bisher getrennten Beamtenkörper zu verwerten. War diese Aufgabe auf der einen Seite dadurch erleichtert, daß die Postbeamten sich schon früher auf Verlangen der Postbehörde der Erlernung des Telegraphendienstes zu unterziehen hatten, so begegnete sie andererseits insofern nicht unerheblichen Erschwernissen, als die weit überwiegende Beschäftigung von Militäranwärtern in den Telegraphendienststellen neue Verschiedenheiten in die grundsätzliche Einheit der Beschäftigung zu bringen geeignet war. Betrug doch die Zahl der zur Telegraphie übertretenden Civilanwärter, welche übrigens damals einer besonderen Genehmigung des Kaisers hierzu bedurften, noch im Jahre 1872 nicht mehr als 20 jährlich. Gleichwohl hatten geeignete Einzelmaßregeln und eine wirtschaftliche Dienstordnung den Erfolg, nicht nur die vorhandenen Arbeitskräfte voll nutzbar zu machen, sondern auch *eine größere Beweglichkeit in die Beamtenverhältnisse* hineinzutragen. Die Ausbildung des Personals in beiden Betriebszweigen und die hierdurch bedingte erhöhte Wirtschaftlichkeit in der Verwendung desselben, unter deren Einfluß die Zahl der Telegraphenbeamten in den ersten 3 Jahren nach der Vereinigung beider Verwaltungen um $21^{1}/_{2}$% zurückging, gestatteten es, eine wesentliche Verbesserung der materiellen Lage der Telegraphenbeamten und eine Förderung der äußeren Stellung derselben herbeizuführen: die Obertelegraphisten wurden, unter erheblicher Gehaltserhöhung, zu Ober-Telegraphenassistenten ernannt, die Telegraphisten dagegen, unter Einreihung in die Klasse der Post- und Telegraphenassistenten, gleichfalls im Gehalt aufgebessert und durch die Anwartschaft auf Beförderung in Ober-Telegraphenassistenten-Stellen mit günstigeren Aussichten für ihre weitere Laufbahn ausgestattet.

Die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens brachte übrigens den Beamten *beider* Verwaltungen noch andere nicht zu unterschätzende Vorteile. Bei dem Übergang der Geschäfte der früheren Bezirks-Telegraphendirektoren auf den Amtsbereich der Oberpostdirektionen rückten, mit ganz vereinzelten Ausnahmen, die Beamten dieser Dienststellung in Ober-Postdirektorstellen, die Telegraphendirektionsräte in Postratsstellen ein, während die Vorsteher der Telegraphenämter in den größeren Orten, unter Gewährung

von Rang- und Gehaltserhöhung und unter Gleichstellung mit den Postdirektoren, zu Telegraphendirektoren ernannt wurden; ebenso eröffneten sich den Telegraphensekretären durch Einrichtung der Stellen für Ober-Telegraphensekretäre und Telegraphenamtskassierer sowie den Postassistenten durch Neuschaffung der Ober-Assistentenstellen früher nicht vorhanden gewesene Aussichten auf Beförderung.

Bezeichneten sonach die Jahre 1871 und 1876 epochemachende Fortschritte in dem einheitlichen Ausbau der Personalverhältnisse hinsichtlich der Eintritts-, Beschäftigungs- und Beförderungsbedingungen, so fiel den übrigen Zeitabschnitten der bisherigen Entwickelung das äußerlich bescheidenere, aber nicht weniger dankbare Loos zu, auf den gegebenen Grundlagen in stillem Schaffen weiterzuarbeiten. Wie bereits an früherer Stelle gestreift, waren Ende 1875 bereits 1000 Beamte, im Jahre 1880 schon mehr als die Hälfte des gesamten Postpersonals im Telegraphendienst ausgebildet, und heute ist nicht nur die Gemeinsamkeit der Ausbildung, sondern auch diejenige der Verwendung des Beamtenpersonals so vollständig durchgeführt, als es mit den besonderen Anforderungen der großen Telegraphenämter und Fernsprechbetriebe oder einzelner besonderer Dienstzweige vereinbar ist.

Daß diese einheitliche, mit Nachdruck und Ausdauer erstrebte Verschmelzung tausender von Kräften zu einem einzigen pflichttreuen Beamtenkörper mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft war, ergiebt sich schon aus der Größe des Beamtenheeres und aus der Schnelligkeit, mit welcher die Vermehrung desselben seit dem Jahre 1868 vor sich ging. Die Postverwaltung zählte 1868 ein Personal von 42 721 Köpfen, darunter 14 540 Beamte und 20 194 Unterbeamte, 1891: 131 317 Personen, darunter 54 930 Beamte und 61 068 Unterbeamte. Diese erhebliche Zunahme des Personals hat vorzugsweise ihren Grund in der andauernden Steigerung des Verkehrs, in der fortschreitenden Verbesserung des Landpostwesens und der damit verbundenen Einrichtung neuer Verkehrsanstalten, in der Verdichtung des Telegraphennetzes und der Fernsprechanlagen sowie in den Mehrleistungen aus Anlaß der sozialpolitischen Gesetze. Seit Erlaß des Reglements vom 23. Mai 1871 bis März 1891 sind rund 20 000 Postgehülfen und 4000

Posteleven neu angenommen worden, während 1250 Beamte die höhere Verwaltungsprüfung bestanden haben. Wenn trotz dieses großen Bedarfs die Zahl der Bewerber weit über die Zahl der Angenommenen hinausging, so darf dies nach den vorliegenden Erfahrungen wesentlich dem Umstande zugeschrieben werden, daß die Post- und Telegraphenbeamten eine gesicherte Lebensstellung im allgemeinen bereits im durchschnittlichen Alter von 25 Jahren d. h. in einem Lebensalter erreichen, in welchem viele andere in den Staatsdienst eintretende junge Männer erst ihre Fachstudien beendigen und dann unbesoldet auf die Gelegenheit zur Anstellung warten. Wo die Ansprüche nicht über die thatsächlichen Verhältnisse und über das Maß der Anrechte hinausgehen, welches die erfüllten Vorbedingungen zu bieten geeignet sind, und wo daneben eine vorurteilsfreie Vergleichung mit den allgemeinen Erwerbsverhältnissen und mit den Lebensbedingungen gleich gestellter Berufszweige stattfindet, da wird der Post- und Telegraphenbeamte die Überzeugung gewinnen müssen, daß Vieles geschehen ist, um nicht nur das Gute, sondern auch das Bessere für ihn zu erreichen. Mit voller Wirkung kommt dies auch bei der

Entwickelung der Gehaltsverhältnisse

zum Ausdruck. Bei diesen Verhältnissen muß, wir wir vorausschicken wollen, der höhere Gesichtspunkt festgehalten werden, daß eine einzelne Verwaltung nicht einen Staat im Staate bilden, nicht als ein Einzelwesen angesehen werden kann, das lediglich nach seinen eigenen Gesetzen lebt und seine eigenen Finanzen verzehrt, ohne Rücksicht auf das Ganze. Jede einzelne Verwaltung muß sich als Glied des gesamten Staats- bezw. Reichsorganismus fühlen und darf sich der Rücksicht auf die gesamten Staatsinteressen, namentlich auf den Staatshaushalt und die übrigen Staatsverwaltungszweige nicht entschlagen. So wenig daher eine einzelne Verwaltung eine allgemeine Gehaltsregelung in Anspruch nehmen kann, die, losgelöst aus dem Rahmen des Ganzen, unberechtigte Sonderrichtungen verfolgt, so hat doch eine energische Fürsorge der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für die materielle Lage des Personals Spielraum genug gefunden, um fortschrei-

tend mit den Teuerungsverhältnissen und berechtigten Ansprüchen für zahlreiche Klassen von Beamten und für alle Unterbeamten die allgemeinen Aussichten durch Besoldungserhöhungen und schnellere Folge der Zulagen dauernd zu bessern. Die nach dieser Richtung hin geäußerte Wirksamkeit ist den Beamten auf drei verschiedenen Wegen zugute gekommen, in erster Linie durch die bis dahin klassenweise erreichten Gehaltsaufbesserungen, ferner durch eine sehr bedeutende Vermehrung der etatsmäßigen Stellen und in Verbindung hiermit durch die grundsätzliche Verteilung der Zulagen nach den vorhandenen Mitteln (unter Ausschluß der Zulagen nach Altersstufen).

Die Nachteile der Zulagebemessung nach schablonenhaft geordneten Altersstufen innerhalb einer Verwaltung, welche keinen Stillstand leidet, sondern eines wachsenden Betriebes voll wechselnder Formen und mit stets zunehmendem Personalbedarf sich erfreut, sind schon zu oft — wiederholt im Reichstage — erörtert worden, als daß es noch näherer Ausführung bedürfte, wie in der Aufrechterhaltung des entgegengesetzten, in den letzten 25 Jahren ununterbrochen angewandten Systems ein wirkliches Interesse der Beamten vertreten wurde. Es braucht nur darauf hingewiesen zu werden, daß die notwendige starke Vermehrung der etatsmäßigen Stellen, unter Aufnahme des Durchschnittssatzes der damit verbundenen Besoldung in den Etat, die Zulageverteilung in weit kürzeren Zwischenräumen ermöglicht hat, als es nach den in Preußen eingeführten Altersstufen angängig gewesen wäre, weil jedesmal die Unterschiedsbeträge zwischen dem Mindestsatz und dem Durchschnittssatz aller neuen Stellen den vorhandenen Beamten nach festen Regeln als Gehaltszulagen zugeflossen sind. Parallel mit der Beschleunigung der Zulageverteilung lief eine wiederholte Erhöhung der Gehälter für die meisten Beamtenklassen. In mehr als einer Beziehung dürfte es von Interesse sein, den Umfang der Vermehrung der etatsmäßigen Stellen und die Erhöhung der etatsmäßigen Durchschnittssätze seit dem Bestehen der Reichs-Post-Verwaltung auf Grund der Reichshaushaltsetats festzustellen. Es haben für beide Verwaltungen zusammen betragen:

Für	1872*) die Zahl der Stellen	1870 der Durchschnittsgehaltssatz Mk.	1892 die Zahl der Stellen	1892 der Durchschnittsgehaltssatz Mk.	Die Zunahme der Zahl der Stellen %	Die Zunahme des Durchschnittsgehaltssatzes %
Ober-Postdirektoren . .	35	5 790	40	8 000	—	38
Bezirks-Tel.-Direktoren	12	4 500	—	—	—	—
Ober-Posträte	42	4 500 } 3 860				
Posträte		3 220 }	131	5 100	72	32
Telegr.-Direktions-Räte.	34	3 150				
Geh. exped. Sekretäre .	49	3 600	90	4 200	83	16
Postinspektoren(Kontrol.)	77	2 570				
Telegrapheninspektoren .	36	2 550	149	3 150	32	22
Rendanten	35	3 300	39	4 200	11	27
Ober-Postkassenkassierer.	9	3 000	35	3 300	288	10
Buchhalter	72	2 295				23 bz.
Büreaubeamte I. Klasse	290	f. Teleg. 2 400	657	2 850	81	19
" II. "	160	1 575	464		190	40
Kanzlisten bei Ob.-Postdir. (und Telegr.-Dir.)	57	1 500	129	2 200	126	46
Vorsteher v. Postämtern I (einschl. der Zuschüsse)	549	2 612	681	4 200	24	61
Postkassen-Kontroleure (Kassierer).	53	2 400	227	3 000	328	25
Ober-Postsekretäre . .	420	2 400	896	2 850	113	18
Postsekretäre	1 782					
Telegraphensekretäre . .	273	1 800	4 631	2 600	125	44
Pensionsberechtigte Postexpedienten	1 700	1 425	—		bz. 23	82
Vorsteher von Postexpeditionen I.(Postmeister)	566	1 500	651	2 850	15	90
Vorsteher von Postexpeditionen II. (Postverwalter, früher vielfach Ortseinwohner, jetzt Fachbeamte)	3 334	729	2 941	1 850	—	154
Ober-Telegraphisten (Ober-Assistenten) . .	1 549	1 500	3 799	2 200	145	46
Postexpedienten . . .	1 391	1 050	4 134	1 600	91	52 bz.
Assistenten	775					109
Briefträger, Postschaffner im Betriebsdienst . .	6 624	900		1 200	94	33
Postbegleiter	1 500	975	16 735			23
Telegraphenunterbeamte	516	925				24
Packetträger.	1 505	553	3 140	900	109	62
Landbriefträger . . .	9 954	477	14 500 (außerdem 10500 sonstige Besteller	775	45	63
	33 399		54 069			

[1] Zur Vergleichung der Zahl der Stellen, bei welcher die Gleichheit der Gebietsgröße notwendige Voraussetzung ist, eignet sich kein früheres als das Jahr 1872.

Hieraus ergiebt sich, daß trotz der nicht unwesentlichen Beamtenersparnis aus Anlaß der Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens dennoch die bedeutende Vermehrung der etatsmäßigen Stellen um 20670 stattgefunden hat, eine Zahl, durch welche das Einrücken in höhere Gehaltsstufen sehr wesentlich beschleunigt wurde. Wenn daher in der letzten Zeit seitens des Reichstags bei den verschiedenen Staatsverwaltungszweigen eine erhöhte Umwandlung diätarischer in etatsmäßige Stellen angeregt wurde, so darf für den Bereich der Reichs-Postverwaltung darauf hingewiesen werden, daß schon bisher im Durchschnitt jährlich 1000 und in den 3 Jahren 1888—1890 allein 6121 neue etatsmäßige Stellen geschaffen worden sind.

Wie die Aufstellung ferner erkennen läßt, sind neue Beamtenklassen nur unter verhältnismäßig guten Bedingungen gebildet und andere unter wesentlicher Besserung der Einkommensverhältnisse in bereits bestehende eingefügt worden. Daneben haben die Durchschnittsgehaltssätze eine bei einzelnen Klassen besonders hervortretende Erhöhung erfahren, welche beispielsweise bei den Vorsteherstellen der jetzigen Postämter II 90 Prozent und bei den Postassistenten, unter Berücksichtigung der früher nicht vorhanden gewesenen Anwartschaft auf die Oberassistentenstellen, 109 Prozent beträgt. Rechnet man hierzu die im Jahre 1873 bewilligten Wohnungsgeldzuschüsse, welche gegenwärtig mehr als 11½ Millionen Mark jährlich, d. h. etwa 15 Proz. aller festen Besoldungen ausmachen, sowie den vom 1. April 1888 ab erfolgten Wegfall der Witwen- und Waisengeld-Beiträge, so ergiebt sich für die Mehrzahl der Beamten eine erhebliche Aufbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Wenn andererseits hinter den hohen Prozentsätzen der Besoldungsaufbesserungen der unteren und eines Teiles der mittleren Beamten die Gehaltserhöhungen der Beamten vom Ober-Postsekretär aufwärts (mit Ausschluß der Postdirektoren) gegenwärtig wesentlich zurückstehen, zum Teil sogar nur 10 Proz., 16 Proz. und 18 Proz. betragen, und wenn sich somit eine in den Verhältnissen nicht begründete ganz erhebliche Verschiebung in den Einkommensverhältnissen zu Ungunsten der letztbezeichneten Beamten ergeben hat, so muß darauf hingewiesen werden, daß die der ausgleichenden Gerechtigkeit entsprechenden Vorschläge der Reichs-

regierung an der auf die Besoldungsverhältnisse in Preußen gestützten ablehnenden Haltung des Reichstags im Jahre 1890 gescheitert sind, daß aber das entstandene Mißverhältnis zu offenkundig ist, um nicht bald beseitigt zu werden. Läßt sich unter diesem Gesichtspunkt erneut erkennen, wie selbst dringende und von der Einzelverwaltung anerkannte Bedürfnisse unter der Einwirkung äußerer Umstände oder allgemeiner Staatsinteressen häufig zurückgestellt werden müssen, so ist das thatsächlich Erreichte um so höher zu schätzen, und heute wie vor 14 Jahren haben gleichen Anspruch auf Beachtung die Ausführungen der mit der Vorberatung des Etats für 1878—79 beauftragt gewesenen VIII. Reichstags-Kommission in ihrem Bericht vom 21. März 1878, in welchem es heißt: „Die Post- und Telegraphenverwaltung, weit davon entfernt, Ersparnisse auf Kosten der Beamten zu erzielen, ist im Gegenteil mit großem Wohlwollen bemüht, die Lage ihrer Beamten zu verbessern; und wenn sie durch die allgemeine Finanzlage gehindert ist, dieses Wohlwollen in der von ihr selbst gewünschten Weise zu bethätigen, so liegt der Grund in Verhältnissen, denen eine einzelne Verwaltung gegenüber der allgemeinen Verwaltung sich zu fügen gezwungen ist."

Dienen die Besoldungsaufbesserungen, welche übrigens auch von Erhöhungen sonstiger Bezüge[1], wie der Tagegelder und Reisekosten bei Dienstreisen, der Umzugskosten, ferner von anderen materiellen Vorteilen, z. B. der Ausdehnung der Kleiderkassenzuschüsse auf fast alle Unterbeamte, sowie schließlich von günstigeren Bestimmungen hinsichtlich der Erlangung der Anstellungsfähigkeit im Unterbeamtendienst und hinsichtlich der Umwandlung der kündbaren in eine unwiderrufliche Anstellung begleitet waren, in erster Linie der wirtschaftlichen Widerstandsfähigkeit des Beamtenkörpers, so sind sie darüber hinaus auch ein wirksames Mittel zur Hebung des Standes. In gleicher Richtung bewegen sich die hervorragenden Bestrebungen zur allgemeinen geistigen Fortbildung der Beamten.

[1] Beispielsweise sind erhöht worden: die Tagegelder der Postsekretäre 1873 von 5 auf 6 Mark, der Unterbeamten von 2 auf 3 Mark, sodann durch Allerh. Verordn. v. 21. 6. 75 die ersteren von 6 auf 9 Mark, die Umzugskosten für Unterbeamte von 75 auf 100 Mark, für Postsekretäre von 150 auf 240 Mark.

Auf die

Einrichtungen zur fachlichen und wissenschaftlichen Ausbildung

der Beamten hat der frische Geist des Vorwärtsstrebens und des Schritthaltens mit den wachsenden Anforderungen erfreuliche Wirkungen ausgeübt. Nachdem die Klasse der Posteleven zur Pflanzstätte für die Besetzung der höheren Dienststellen ausersehen war, wurde der dienstlichen Heranbildung der Eleven die eingehendste Fürsorge gewidmet. Hat schon der seit 1875 bei allen Oberpostdirektionen eingerichtete Elevenunterricht mit der zunehmenden Verbesserung der Lehr- und Anschauungsmittel wachsende Erfolge gezeitigt, die Tüchtigkeit im Dienst gefördert, den Blick erweitert, das Interesse für den Beruf und die Strebsamkeit verstärkt, so erfreuen sich die jungen Beamten in den weiteren fast von Jahr zu Jahr vervollkommneten Einrichtungen ähnlicher Art hervorragender Fortbildungsmittel, deren die früheren den oberen Dienststellen zustrebenden Beamten entbehrten. Auch hier macht sich der zielsichere Entwickelungsgang vom Kleinen zum Großen bemerkbar. Während für den Bereich der Post im Jahre 1878 den in Berlin vorhandenen Beamten in den Wintermonaten die Möglichkeit geboten wurde, besondere akademische Vorträge über staats- und fachwissenschaftliche Disziplinen zu hören, bot für die vorwiegend im Telegraphendienst auszubildenden Beamten der Besuch der Telegraphenschule in Berlin, welche 1859 für beschränktere Zwecke mit dem Schwerpunkt der praktischen Ausbildung gegründet, 1873 erweitert, 1879 durch Umgestaltung des Lehrplanes auf die Stufe einer technischen Hochschule erhoben worden war, organisierte Gelegenheit zur Vollendung des technischen und wissenschaftlichen Bildungsganges. Eine breitere Grundlage und zugleich den gemeinschaftlichen Boden zur Vorbereitung für die gemeinsame Verwaltungsprüfung erhielten die vorhandenen Einrichtungen durch die am 1. Oktober 1885 eingetretene Erweiterung der Telegraphenschule zur „Post- und Telegraphenschule“, in welcher die bis dahin nebeneinander hergehenden Lehrwege einheitlich verschmolzen worden sind. Die Unterrichtsgegenstände der Schule erstrecken sich gegenwärtig auf allgemein wissenschaftliche Gegenstände, Physik, Chemie, Mathematik, Telegraphenbau, Tele-

graphenbetrieb, Verkehrsgeschichte, Handelsgeographie, Gewerbekunde und einfachere Baukonstruktionen, ferner auf die staatswissenschaftliche Ausbildung in der Volks- und Finanzwirtschaft, in der Reichsverfassung, im Gerichtswesen, sowie im Post- und Telegraphenrecht. Der fachwissenschaftlichen Ausbildung der Beamten dienen die unter besonderer Leitung abgehaltenen seminaristischen Übungen in Darstellungen aus geschlossenen Akten sowie in Anfertigung schriftlicher Ausarbeitungen über die verschiedensten Gegenstände des Verwaltungsdienstes, ferner Vorlesungen über Postbetriebswesen, Postbankwesen, Pferdekunde, Postwagenbau, Vorträge über Elektrotechnik und praktische Versuche im chemischen Laboratorium.

Es sind umfassende Vorkehrungen, welche die Verwaltung getroffen hat, um sich befähigte Kräfte zur Erfüllung der zunehmenden Verwaltungsaufgaben heranzubilden, Vorkehrungen, welche in der wachsenden Bedeutung des Verkehrswesens für das allgemeine Wirtschaftsleben der Nation ihre Wurzel haben. Unterstützt werden dieselben durch ergänzende Veranstaltungen, welche der geistigen und fachdienstlichen Ausbildung aller, auch der ausschließlich im Betrieb beschäftigten, Beamten beider Laufbahnen dienen. Hierzu sind u. a. zu rechnen die Einrichtung und Erweiterung der allen Beamten zugänglichen Amtsbibliotheken der Oberpostdirektionen und Postämter durch Werke staatsrechtlichen, volkswirtschaftlichen, statistischen, geographischen und naturwissenschaftlichen Inhalts, sowie durch diensttechnische Lehr- und Nachschlagebücher. Eine reiche Sammlung gediegener Werke bietet allen Beamten ohne Ausnahme Gelegenheit zur Festigung und Erweiterung ihrer allgemeinen wissenschaftlichen Kenntnisse, und auch den Unterbeamten wird durch geschichtliche und verwandte Bücher Anregung gegeben, den Geist der Vaterlandsliebe, der Gesittung und religiösen Sinn zu pflegen. Beispielsweise sind, abgesehen von den beim Reichspostamt vorhandenen 18 000 Bänden und 21 000 Karten, die Bibliotheken der Oberpostdirektionen, welche sich bis 1871 ausschließlich auf die Sammlung der gesetzlichen und Dienst-Vorschriften — 6221 Bände — beschränkten, seit dieser Zeit unter Aufwendung erheblicher Mittel auf 63 000 Bände, für jede Oberpostdirektion durchschnittlich auf 1575 Bände, erweitert worden. Daß ferner in dem seit 1873 in

besonderem Hefte erscheinenden „Archiv für Post und Telegraphie“ auch fachverwandte Erzeugnisse der periodischen Litteratur für die Fortbildung der Beamten nutzbar gemacht werden, verdient umsomehr hervorgehoben zu werden, als das Archiv fast ausschließlich Beiträge aus den Kreisen der Berufsgenossen liefert und daher dauernde Anregung giebt, eigenes Wissen und Können in ansprechender geschriebener Form zu allgemeinem Nutzen zu verwerten.

In allen diesen Veranstaltungen für die Heranbildung eines geeigneten Personals begegnen wir einer organisierten Lehrthätigkeit und Einwirkungsformen, welche aus den eigensten Bedürfnissen der Verwaltung hervorgegangen sind und ausschließlich die den eigenartigen Zielen angepaßten Wege verfolgen. Mit voraussehendem Blick hat die Reichspostverwaltung hier rechtzeitig erkannt, daß bei den rasch sich erweiternden und an innerer Bedeutung zunehmenden Aufgaben der großen Verkehrsanstalten weder das juristische noch das Studium der Technik in ihrer Ausschließlichkeit hinreichen, um ein höheres Beamtenpersonal heranzubilden, welches die wirtschaftlichen, verwaltungsrechtlichen und finanziellen Fragen neben den Einzelheiten der Diensttechnik voll beherrscht. Die erzielten Erfolge haben die Erkenntnis des Wertes dieser Einrichtungen auch in weitere Kreise getragen, und anscheinend stehen andere Staatsverkehrsverwaltungen auf dem Punkte, dem Vorgange der Reichspostverwaltung zu folgen.

Bieten die vorbezeichneten Maßnahmen ein Bild regster Bestrebungen zur Verbesserung der Beschäftigungs-, Beförderungs- und Gehaltsverhältnisse sowie der geistigen Entwickelung des Personals, so erübrigt noch der allgemeinen Einrichtungen zu gedenken, welche sich einerseits auf die wirtschaftliche Lage der Beamten im Falle eingetretener zeitweiliger oder dauernder Dienstunfähigkeit bez. auf die Fürsorge für die Hinterbliebenen erstrecken und andererseits im Dienste einer verwaltungsseitig wohlwollend unterstützten Selbsthülfe stehen.

Die allgemeine Fürsorge für die Angehörigen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung ist teils eine reichsgesetzlich geregelte und stellt als solche einen Teil des allgemeinen Rechts der Reichsbeamten dar, teils beruht dieselbe auf

den Grundsätzen freiwilligen wirtschaftlichen Zusammenschlusses mit dem Zielpunkt der gegenseitigen Hülfe.

Gestaltung der Rechtsverhältnisse.

An früherer Stelle ist bereits hervorgehoben worden, wie der Mangel eines einheitlichen Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten der gleichmäßigen Behandlung der Personalangelegenheiten der Post- und Telegraphenbeamten in den ersten Jahren der vereinigten Verwaltung hemmend im Wege stand. Bei Verwaltung der Personalverhältnisse, soweit dieselben gesetzlicher Regelung unterlagen, insbesondere in Pensions-, Witwenkassen- und Disciplinarangelegenheiten, hatte an dem nachträglich auch in der Reichsgesetzgebung anerkannten Grundsatze festgehalten werden müssen, daß in Ermangelung von Reichsgesetzen diejenigen Rechtsverhältnisse zur Anwendung zu gelangen hatten, welche an dem Wohnort des Beamten für die Staatsbeamten galten. Nach einer im Jahre 1868 fruchtlos versuchten Regelung im Wege der Bundesgesetzgebung gelang es schließlich, im Jahre 1873 ein einheitliches Reichsbeamtengesetz (31. März 1873) zu stande zu bringen. Dieses Gesetz, die Grundlage der allgemeinen Rechte und Pflichten, welche den Reichsbeamten aus ihrem Berufe erwachsen, enthält zugleich die ersten einheitlichen Festsetzungen über die Ansprüche der Reichsbeamten bei der Versetzung in den Ruhestand und ist der Vorläufer einer Reihe von Gesetzen über die Verpflichtungen des Reichs oder der Verwaltung für diejenigen Fälle geworden, in welchen die Dienstunfähigkeit eine nicht dauernde oder durch Betriebsunfälle herbeigeführte ist. Die Gesamtheit der Fürsorge für die Beamten und ihre Hinterbliebenen hat gesetzliche Regelung erfahren durch

1. das Gesetz, betr. die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873 (Reichsges.-Bl. S. 61),
2. das Gesetz, betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der Reichsbeamten der Civilverwaltung vom 20. April 1881 (Reichsges.-Bl. S. 85),
3. das Gesetz, betr. die Abänderung des Reichsbeamtengesetzes und des Gesetzes betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der Reichsbeamten u. s. w. vom 21. April 1886 (Reichsges.-Bl. S. 80),

4. das Gesetz, betr. den Erlaß der Witwen- und Waisengeldbeiträge von Angehörigen der Reichscivilverwaltung vom 5. März 1888 (Reichsges.-Bl. S. 65),
5. das Gesetz, betr. die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes infolge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 (Reichsges.-Bl. S. 53).

Das Reichsbeamtengesetz hat neben der Herstellung der Einheitlichkeit der Pensionsverhältnisse auch eine wesentliche Verbesserung derselben herbeigeführt, indem nicht nur zahlreichen Beamten- und Unterbeamtenklassen, welche früher von dem Anspruch auf Ruhegehalt überhaupt ausgeschlossen waren, nunmehr Pensionsrechte zuerkannt, sondern auch die Ruhegehaltsbeträge nach günstigeren Grundsätzen festgestellt wurden. Diese Grundsätze gestalteten sich durch das Gesetz vom 21. April 1886 (siehe oben) noch vorteilhafter, so daß gegenwärtig alle in einer etatsmäßigen Stelle, sei es unkündbar oder kündbar angestellte Beamte der Reichspost- und Telegraphenverwaltung nach mindestens zehnjähriger Dienstzeit das Recht auf ein lebenslängliches Ruhegehalt erwerben. Ist die Dienstunfähigkeit Folge eines im Betriebe erlittenen Unfalles, so tritt die Berechtigung zum Ruhegehalt auf Grund des Gesetzes vom 15. März 1886 ohne Rücksicht auf die Dauer der Dienstzeit auch bei nicht etatsmäßig angestellten Beamten, dahin ein, daß zwei Drittel des zuletzt bezogenen Gehaltes als Pension gewährt werden. Zur Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtungen hat die Reichspost- und Telegraphenverwaltung gegenwärtig fast 9 Millionen Mark jährlich aufzuwenden.

Die Fürsorge bei Erkrankungen hat seit dem Jahre 1885 unter dem Einfluß des Krankenversicherungsgesetzes eine wesentliche Erweiterung dadurch erfahren, daß auch den nicht etatsmäßig angestellten Beamten — abweichend von früheren Bestimmungen, welche die Belassung des Diensteinkommens auf längere Zeit von der Bedürftigkeit und Würdigkeit des erkrankten Beamten abhängig machten — in Krankheitsfällen ein unbedingtes Anrecht auf Fortbezug ihres Diensteinkommens insoweit gewährt worden ist, als die Beamten unmittelbar aus der Postkasse besoldet und vollbeschäftigt sind. Aber auch das übrige Personal, welchem die Beamteneigenschaft nicht beiwohnt, ist durch seine gesetz-

liche Versicherungspflicht (Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883) bei den seit 1885 eingerichteten Postkrankenkassen in Krankheitsfällen wirksam vor Not geschützt, da von den der Zahl der Oberpostdirektionen entsprechenden 40 Krankenkassen 16 Kassen auf 13 Wochen und 24 Kassen sogar auf 26 Wochen zwei Drittel des wirklichen Arbeitsverdienstes, sofern derselbe 4 Mark für den Tag nicht übersteigt, an Krankenunterstützung gewähren. Indem die Postverwaltung bei den ihr obliegenden Zuschüssen zu diesen Kassen mehrfach, jedoch nach festen Grundsätzen, über das gesetzliche Beitragsdrittel hinausgeht, entlastet sie in anerkennungswerter Weise die Beitragspflicht der Mitglieder und fördert die Wirksamkeit der Kassen. Welchen Segen die Postkrankenkassen weiten Kreisen des Personals in Zeiten der Not zuführen, geht daraus hervor, daß im Jahre 1891 bei einer Mitgliederzahl von 17387 Personen und einem durchschnittlichen Beitrag der Mitglieder von nur 1,14 % des Diensteinkommens (neben 61800 Mark Beitrag aus der Postkasse) in 4433 Krankheitsfällen für 73325 Krankheitstage 88097 Mark Krankengeld nebst 58674 Mark Kosten für Arznei und ärztliche Behandlung gezahlt worden sind.

Daß schließlich die reichsgesetzliche Fürsorge auch den hinterbliebenen Angehörigen verstorbener Beamten nicht fehlt, ist ebenfalls erst der neueren Gesetzgebung zu danken. Ruhiger schauen die Beamten in die Zukunft, seit des Reiches Fürsorge nach ihrem Tode ihren Angehörigen durch das Reichsgesetz vom 20. April 1881 gesichert ist. Dem Interesse des Dienstes, der Erhöhung der Berufsfreude und der Leistungsfähigkeit, der Aufbesserung der Lebenshaltung im einzelnen, der Hebung des Standes im ganzen kommt es in gleichem Maße zu gute, daß der Beamte der schwersten Sorgen in Bezug auf die Existenz der der Familie nach seinem Tode enthoben ist. Neu gefestet und erhöht hat sich die Befriedigung über diese von den Postbeamten jahrhundertelang entbehrte Regelung seit dem Wegfall der anfänglich erforderten, auf 3 % des Einkommens festgesetzt gewesenen Witwen- und Waisengeldbeiträge (1. April 1888). Wenn sich auch die Wohlthaten der gesetzlichen Witwen- und Waisenversorgung nach dem Grade ihrer Wirksamkeit, namentlich in Bezug auf die Erziehung und Zukunft der Kinder, nicht

durch starre Zahlenreihen erweisen lassen, so giebt doch die Etatsbelastung mit gegenwärtig 2290000 Mark Witwen- und Waisengeldern jährlich ein annäherndes Bild von dem großen wirtschaftlichen und ethischen Wert, welchen diese Fürsorge für den ganzen Beamtenstand hat.

Die Gesamtheit der aus den gesetzlichen Verpflichtungen sich ergebenden Aufwendungen zum Besten des Personals stellt sonach ganz erhebliche Beträge dar. Wird dabei vollends berücksichtigt, daß die Reichspostverwaltung daneben noch im Verwaltungswege aus den etatsmäßig gebotenen Mitteln — abgesehen von den Bewilligungen aus der Postunterstützungskasse und der Kaiser-Wilhelm-Stiftung — jährlich rund

1240000 Mark an Unterstützungen und Vergütungen für 12000 Beamte und 22000 Unterbeamte, sowie

500000 Mark an Unterstützungen für Beamte rc. im Ruhestande und für etwa 4000 Hinterbliebene von Beamten und Unterbeamten und

1600000 Mark an Reichsbeiträgen für die 1871 ins Leben getretenen, 1873 erweiterten und 1891 auf fast alle Unterbeamten, einschl. der Posthülfsboten, ausgedehnten Kleiderkassen aufwendet, so ergiebt sich eine Summe humanitärer Wirksamkeit, welche in ihrer Bedeutung für die Hebung des materiellen und sittlichen Wohls der Beamtenschaft nicht hoch genug veranschlagt werden kann.

Wohlfahrtseinrichtungen wirtschaftlicher Selbsthülfe.

So sehr auch der Wirkungsbereich der unmittelbaren Leistungen des Reichs zum Wohl der Beamten unter energischer Verwaltungsfürsorge angewachsen ist, so sind doch die Wirtschaftsverhältnisse und Bedürfnisse innerhalb des Kreises einer mehr als 130000 Mitglieder zählenden Berufsgemeinschaft zu mannigfaltig und in ihren Beziehungen zu weit verzweigt, als daß nicht auch dem freiwilligen Zusammenschluß zum Zweck werkthätiger Selbsthülfe noch ein weites Gebiet segensreicher Arbeit verblieben wäre. Dieses Feld, mit der Pflugschar wohlverstandenen eigenen Interesses beackert und mit kollegialischem Sinn und selbstloser

Hülfsbereitschaft befruchtet, hat Bestrebungen und Erfolge heranreifen lassen, welche auf der Grundlage gegenseitiger Selbsthülfe mannigfache Wege zur Förderung des Einzel- und Familienwohls erschlossen haben. Aber diese Wege haben den Reichtum der Entwickelung, deren sie sich erfreuen, nur gewinnen können in organischer Verbindung mit der berathenden und helfenden Thätigkeit der Verwaltung, welche ihre Einrichtungen für den Dienst jener Wohlfahrtszwecke zur Verfügung gestellt und letztere vielfach durch materielle Beihülfe gefördert hat. Das Ganze ergiebt ein erfreuliches Bild gemeinschaftlicher Arbeit von freier Selbsthülfe und staatlicher Fürsorge, einer Arbeit, welche zum größeren Teil erst in den letzten 25 Jahren beginnend, mit dem Wachsen der Verwaltung an Kraft und Ausdehnung gewonnen hat und in ihren Thätigkeitsäußerungen täglich neuen Segen stiftet.

Als die wichtigsten, durch Anregung der wirtschaftlichen Selbsthülfe für die Post- und Telegraphenbeamten geschaffenen Wohlfahrtsanstalten kommen in Betracht:

1. die Postunterstützungskasse als allgemeine Unterstützungsanstalt,
2. eine Organisation der Lebensversicherung für Beamte und Unterbeamte,
3. ein einheitliches System von Spar- und Vorschußvereinen,
4. die Kaiser Wilhelm-Stiftung als besondere Stiftung zur Förderung des geistigen und materiellen Wohles,
5. der Töchterhort, die noch in der ersten Entwickelung begriffene Stiftung für hülfsbedürftige Töchter verstorbener Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Zu einer umfassenden Einrichtung hat sich die bereits 1711 begründete, aus sehr bescheidenen Anfängen hervorgegangene Postunterstützungskasse entwickelt, welche den Zweck verfolgt, den Angehörigen der Verwaltung da, wo gesetzliche Ansprüche fehlen, durch Gewährung von Pensionen oder Unterstützungen zu Hülfe zu kommen. Namentlich für die Erziehung hinterlassener Kinder hat die Kasse, deren Kapital aus regelmäßigen Beiträgen gewisser Beamtenklassen gebildet wurde, Bedeutendes — sei es durch finanzielle Beihülfe, sei es durch Stiftung von Zöglingsstellen in Waisen-

häusern[1] — geleistet. Der gedeihlichen Entwickelung, deren die Postunterstützungskasse sich allezeit erfreute, führte das Jahr 1868 neue Nährquellen zu, indem mehrere Unterstützungskassen, welche innerhalb der einzelnen aufgehobenen Landesposten bestanden hatten, mit der preußischen „Postarmenkasse“ zu einer gemeinsamen Postunterstützungskasse für die gesamte Bundespost vereinigt wurden. Auf der andern Seite brachte die vereinigte Verwaltung — unter Übernahme der Unterstützungen für die Hinterbliebenen der höheren Beamten auf die Staatsmittel — der Postunterstützungskasse dadurch eine bedeutende Erleichterung und eine Wiederannäherung an die Erfüllung ihres ursprünglichen Zweckes, daß die Verpflichtungen der Kasse nur auf das Personal vom Postsekretär abwärts beschränkt wurden. Dank der beständigen Fürsorge, welche die Reichs-Postverwaltung der Anstalt zugewendet hat, und welche u. a. auch darin ihren sprechenden Ausdruck findet, daß bei dem Fortfall der seitens der etatsmäßigen Unterbeamten bis zur Einführung der Witwen- und Waisengeldbeiträge zur Kasse gezahlten Abträge der Zuschuß aus Reichsmitteln von 200 000 auf 300 000 Mark erhöht wurde, ist es gelungen, die Jahressumme der zu Unterstützungszwecken verfügbaren Mittel von dem ursprünglichen Betrage von 400 Thlr. auf fast 1/2 Million Mark zu steigern und statt der anfänglichen Zahl von 18 Personen gegenwärtig jedes Jahr gegen 11 000 Personen mit Unterstützungen aus der Postunterstützungskasse zu bedenken. Eine reiche Fülle zweckmäßig verteilter Mittel kennzeichnet den Entwickelungsgang dieser Kasse. Sind doch, um nicht weiter zurückzugehen, seit 1873 fast 9 Millionen Mark an Unterstützungen gezahlt worden. Daß diese ausschließlich den Heimstätten wirklicher Not und Bedürftigkeit zugeflossen sind, dürfte sich aus folgender Zusammenstellung ergeben, welche gewiß nicht ohne Interesse ist. Es haben empfangen:

1 375	Vorsteher von Postämtern III	124 619 M.
35 427	Unterbeamte	658 444 „
52	Posthalter	5 297 „
27 397	Postillone	2 194 856 „
8 190	Witwen von Vorstehern bei Postämtern III	609 508 „

[1] Solche Stellen sind eingerichtet im Civil-Waisenhaus zu Potsdam, im Waisenhaus Klein-Glienicke und in der Waisen- und Schulanstalt zu Bunzlau.

97 226	Witwen von Unterbeamten	4777 178 Mk.
244	Witwen von Posthaltern	18 696 „
5 868	Witwen von Postillonen	455 946 „

Und gerade dort, wo materielle Entbehrungen am bittersten empfunden werden, bei der sorgenden Mutter und dem vaterverwaisten Kinde, haben sich die Wirkungen der Zuwendungen am lebhaftesten und wirksamsten geäußert, indem für nicht weniger als 37 852 Kinder ein gewisses Maß von Erziehungsgeld gewährt werden konnte.

In gleicher Richtung, doch auf mannigfachen Wegen, unter Benutzung aller Vorteile, welche die neuzeitliche Organisation der Kapitalsansammlung bietet, bewegten sich die Bestrebungen, den Sinn der Beamten für eine thatkräftige Verbesserung der Lage ihrer Familien durch

Begünstigung des Lebensversicherungswesens

zu wecken und rege zu halten.

In frühzeitiger Erkenntnis der wirtschaftlichen Vorteile, welche die Lebensversicherung gerade dem Beamtenstande bietet, der zumeist nicht in der Lage ist, nennenswerte Ersparnisse zu machen, hat die oberste Postbehörde bereits im Jahre 1867 mit einer Reihe bewährter deutscher Lebensversicherungsanstalten besondere Abkommen getroffen, wodurch denjenigen Unterbeamten, welche ihr Leben durch Vermittelung der Behörde versichern, eine ganze Anzahl Erleichterungen in Bezug auf die Prämien-Entrichtung und außerdem verwaltungsseitig ein Zuschuß von 17 % der Prämie gewährt wird. Schon nach dreijähriger von günstigen Erfolgen begleiteter Erprobung erfuhr das Versicherungswesen innerhalb der Postbeamtenschaft eine umfassende Erweiterung, indem ähnliche, für alle Angehörige der Reichs-Postverwaltung geltende Abkommen — jedoch unter Ausschluß eines Zuschusses aus Postmitteln — mit verschiedenen Lebensversicherungsanstalten getroffen wurden. Ein ganz erheblicher, das Einrücken in eine kautionspflichtige oder in eine mit höherer Kautionsleistung verbundene Stelle oft erst erschließender Vorteil wird den Versicherten dadurch zugewandt, daß verschiedene Versicherungsanstalten Darlehne zur Bestellung der Amtskaution gewähren.

Von dem unbeirrten Vorwärtsschreiten auf dem betretenen Wege legt der Umstand beredtes Zeugniß ab, daß die Reichs-Post-

verwaltung seit 1889 dazu übergegangen ist, ihre vermittelnde Thätigkeit, die sich u. a. auch auf die Einziehung und Abführung der Prämien erstreckt, auch auf das Gebiet der in Deutschland noch wenig verbreiteten Rentenversicherung zu übertragen. Die zu diesem Zweck getroffenen Vereinbarungen ermöglichen den etatsmäßig angestellten Beamten und Unterbeamten — bei einem dem Personal bis zum Ober-Postassistenten aufwärts aus der Postkasse gewährten Zuschuß von 20 % der Jahresprämie — sowie den Postagenten die Versicherung von Überlebensrenten zu Gunsten unverheirateter Töchter unter erleichterten Bedingungen. Unter dieser dauernden Anregung hat sich das Versicherungswesen bei den Beamten erfreulich entwickelt. Beispielsweise sind an Hinterbliebene von Unterbeamten, für welche ein Zuschuß gezahlt wird, bereits 793 Kapitalien zu 873 600 Mark zur Auszahlung gekommen, und die Gesamtzahl der abgeschlossenen Versicherungen ist bis 1891 auf rund 11 000 mit einem Versicherungskapital von rund 29 Millionen Mark gestiegen. Im Hinblick auf die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung des Lebensversicherungswesens ist es unstreitig ein allgemeines Verdienst zu nennen, daß in Bezug auf die Unterbeamten der Lebensversicherung in einem derselben bis dahin noch gänzlich verschlossenen Kreise Eingang verschafft, und daß bei allen Beamten die Erkenntnis der sittlichen und wirtschaftlichen Vorteile der Versicherung gefördert worden ist.

Eines außerordentlich günstigen Einflusses auf die Ordnung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Personals erfreuen sich die

Post-Spar- und Vorschußvereine.

Diese vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus bedeutsamen Vereine sind hervorgegangen aus der durch Erfahrungen gezeitigten Erwägung, daß dem Beamten zur Fernhaltung wucherischer Ausbeutung oder sonstiger wirtschaftlicher und sittlicher Gefahren, welche durch andauernde finanzielle Schwierigkeiten oder selbst bei augenblicklichem Geldbedarf zu entstehen pflegen, ein leicht zugängliches Mittel an die Hand zu geben sei, in unverschuldeten Bedarfsfällen sich gegen mäßigen Zinsfuß unter leichten Rückgabebedingungen Kredit zu suchen. Sie bezwecken daher, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Anteil am Gewinn zu erhöhen, sowie den Mitgliedern in Fällen des Bedürfnisses durch Gewährung zinsbarer, in Teilbeträgen rückzahlbarer Vorschüsse bei-

zustehen; daneben bieten sie das Mittel, den Beamten die Beschaffung von Gegenständen des wirtschaftlichen Bedarfs oder der geistigen Fortbildung zu erleichtern. Außerdem ist der Vereinsthätigkeit durch die ihr obliegende Vermittelung bei Anschaffung und Bezahlung der Dienst- und Privatkleider ein weites ergiebiges Feld eröffnet worden. Angelehnt an die Form und Grundsätze der in Deutschland kräftig entwickelten Kredit- und Vorschußvereine schließen sich dieselben zwar unter Benutzung der amtlichen Organe an den Rahmen der allgemeinen Verwaltungsgliederung an, wahren aber im übrigen den Charakter einer Privatgenossenschaft, deren Erhaltung und Benutzung lediglich der eigenen Thätigkeit und dem kollegialen Sinn der Beamten überlassen wurde. Auf diesen Grundlagen haben sich die Vereine, welche seit 1878 die Rechte juristischer Personen genießen, außerordentlich schnell und lebhaft entwickelt. Die Zahl der Mitglieder, welche bereits im ersten Jahre der Errichtung der Vereine auf 12 000 gestiegen war, hat sich seitdem versiebenfacht. Im Jahre 1892 gehörten den Vereinen 81 455 Beamte und Unterbeamte (83 % der Gesamtzahl) an, welche jährlich fast 4½ Millionen Mark an Einlagen zahlen. Von dem segensreichen Wirken der Vereine legt der Umfang der Kapitalansammlung und des Vorschuß-Geschäfts beredtes Zeugnis ab. Während des Bestehens der Vereine, d. i. seit 1872 sind nicht weniger als 357 000 Vorschüsse im Gesamtbetrage von 53½ Mill. Mark, d. s. durchschnittlich 20 000 Vorschüsse zu 3 Millionen Mark jährlich gewährt worden. Bereits beträgt das angesammelte Vermögen 20 Millionen Mark, die jährlichen Zinsen und Gewinnanteile mehr als 1 Million Mark. So stehen befriedigenden Geschäftsergebnissen erfreuliche Erfolge für das Gedeihen des Einzelnen und der Gesamtheit gegenüber. Die Vereine dürfen sich rühmen, überall den Sparsinn unter den Beamten energisch angeregt, nicht selten den aus häuslichen Unglücksfällen entstandenen Bedrängnissen der Mitglieder abgeholfen und durch rechtzeitige Hülfeleistung manchen Beamten vor der Ausbeutung und dem wirtschaftlichen Untergang bewahrt zu haben. Diese segensreichen Erfolge kennzeichnen die Gründung der Vereine schon zu einer Zeit, welche der Bethätigung des Sparsinns im allgemeinen wenig zuneigte, nicht nur als einen wohlwollenden, sondern auch als einen

weisen Akt vorsorgender Verwaltungsthätigkeit; denn indem die Verwaltung durch die Vereine Wohlstand und Wohlergehen förderte, schuf sie sich zugleich eine schätzenswerte Stütze der Gewissenhaftigkeit und Treue im Berufe.

Mit der Errichtung der Spar- und Vorschußvereine fällt die Begründung einer reinen Wohlthätigkeitsstiftung, der

Kaiser Wilhelm-Stiftung,

zeitlich zusammen. Durch Reichsgesetz vom 21. Juni 1872 aus einem Teil der Überschüsse entstanden, welche die deutsche Reichs-Postverwaltung während des Krieges in Frankreich durch Wahrnehmung des Landespostdienstes in den besetzten französischen Gebietsteilen erzielt hatte, und seitdem durch Zuwendungen und Geschenke verstärkt, bietet dieselbe aus den Zinsen des Stiftungsvermögens nicht unerhebliche Mittel zur Unterstützung von Beamten, Unterbeamten und Postillonen oder deren Hinterbliebenen, sowie zu Reise- und Studienstipendien für Angehörige der Verwaltung. Die Stiftung wirkt namentlich deshalb besonders segensreich, weil ihre Satzungen es der Verwallung ermöglichen, da ergänzend einzutreten, wo die andern Wohlfahrtsanstalten nicht zu Hülfe genommen werden können. In dem 18jährigen Zeitraum von 1872 bis Ende 1890 sind aus den Mitteln der Stiftung rund 4000 Zuwendungen im Betrage von 373 875 Mark vertheilt worden.

Die neueste, erst im Jahre 1890 begründete, auf gegenseitiger Hülfsbereitschaft der Berufsgenossen aufgebaute Wohlfahrtsanstalt, welche eine der schönsten aber auch notwendigsten Aufgaben christlicher Nächstenliebe zu erfüllen haben wird, ist der

„Töchterhort“.

Es war ein den hohen Zielen einer „Stiftung für hülfsbedürftige Töchter verstorbener Reichs-Post- und Telegraphenbeamten“ würdiges, von einer glänzenden Bethätigung kollegialen Sinnes zeugendes Ergebnis, daß innerhalb kurzer Zeit bis jetzt durch freiwillige Beiträge der Beamten ein Kapital von mehr als 200 000 M. zusammengebracht worden, daß schnell und überall eine festgefügte Organisation für die Zwecke der Stiftung entstanden ist, und daß beträchtliche Summen laufender Beiträge den vorhandenen Grundstock und die Verteilungsmittel rasch vermehren. In überraschend kurzer Zeit hat die Stiftung hocherfreuliche Ehrenerfolge zu er-

reichen vermocht, indem Ihre Majestät die Kaiserin das Protektorat über die Stiftung übernommen und des Kaisers Majestät der letzteren die Rechte einer juristischen Person verliehen haben. Noch steht „der Töchterhort“ in den Anfängen seiner Entwickelung, aber schon jetzt läßt sich erkennen, daß derselbe nicht nur berufen, sondern auch befähigt sein wird, wirksam mitzuarbeiten auf dem Felde der gegenseitigen Selbsthülfe und zwar an einer Stelle, wo herbe Schickungen am schwersten empfunden werden und aus der eigenen Kraft der Betroffenen nicht zu überwinden sind.

Die Gesamtheit der auf die Förderung des wirtschaftlichen und sittlichen Wohles der Beamten gerichteten Bestrebungen hat nicht verfehlt, den wohlthätigsten Einfluß auf das Personal auszuüben.

Dieser Einfluß macht sich auch in einer Beziehung geltend, an welcher nicht nur die Verwaltung, sondern die Gesamtheit der Nation ein erhebliches Interesse haben: in der Richtung der zunehmenden Integrität der Postbeamten in Bezug auf die Unverletzlichkeit der ihnen anvertrauten Postsendungen. Die ungemein große Vertrauensstellung der Post erfordert mit Recht eine makellose Ehrenhaftigkeit der Beamten. Diesen aber darf die Anerkennung nicht versagt werden, daß sie in ihrem mühe- und verantwortungsvollen Berufe unter dem Segen der Arbeit ihren Ehrenschild rein halten, und daß die bei einem Personal von mehr als 130 000 Köpfen menschlich unvermeidlichen Ausnahmen nicht nicht nur verschwindend gering sind, sondern an Zahl und Bedeutung immer mehr abnehmen. Ein einwandsfreies Zeugnis hierfür darf hier mit um so größerer Berechtigung angeführt werden, als es vom deutschen Reichstag ausgeht und die Anerkennung der Vertreter der Nation für die Beteiligten unter allen Umständen ein Titel ist, um allezeit mit Genugthuung darauf zurückzublicken. Unter eingehender Begründung führt der Berichterstatter der Budget-Kommission bei der Etatsberatung für 1892—93 aus, daß Vergehen der Postbeamten gegen die Unverletzlichkeit der Postsendungen bei der großen Versuchung, der die Beamten ausgesetzt seien, gegenüber den ungeheuren Summen, welche die Post zu bewältigen habe, verschwindend klein genannt werden müßten. Während noch im Jahre 1865 eine Untersuchung auf 160 Beamte falle, komme

eine solche unter dauernder Abnahme der Verhältnisziffer im Jahre 1890 nur auf 322 Beamte. „Diese Besserung", heißt es weiter, „ist eine stetig fortschreitende. Das ganze Bild, welches wir in der Budget-Kommission von der Integrität unserer Postbeamten gewonnen haben, ist ein derartiges, daß wir mit voller Beruhigung und voller Anerkennung auch nach dieser Richtung hin von unsern deutschen Postbeamten sprechen können."

Angesichts dieser erfreulichen Erfolge ist von den hervorragenden Bestrebungen der Reichs-Postverwaltung vielleicht keine höher anzuschlagen, als das zielbewußte und unablässige Hinarbeiten auf die Hebung des ganzen Postbeamtenstandes in sittlicher, wirtschaftlicher, sozialer und geselliger Beziehung.

Eine durchgehende Besserung der materiellen Lage der Beamten, die Erleichterung der Sorge um das Geschick der Familie und der Hinterbliebenen und eine umfassende Unterstützung der Witwen und Waisen sind die sichtbaren Erfolge unmittelbarer Reichs- und Verwaltungsfürsorge; ihre begleitenden Erscheinungen erblicken wir in der Erhöhung der Dienstfreudigkeit und Berufsliebe, sowie in der Kräftigung des Bewußtseins, daß jeder Einzelne für das Ganze arbeitet und ein notwendiges Glied in der großen Kette von Organen ist, welche den Verkehr unseres Zeitalters vermitteln und die Kulturbestrebungen in ferne Welten tragen.

XII. Gesamtbild.

Indem wir unsere Darstellung von dem Werdegang des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren hiermit abschließen, erheben wir nicht den Anspruch, den Gegenstand in seinen Einzelheiten vollständig und erschöpfend behandelt zu haben. Nur als Skizze konnten wir wiedergeben, was in frischer Lebensform wie ein farbenreiches Bild der Zeitgeschichte von der Vergangenheit sich abhebt. Aber wenn auch die Fülle des Stoffes, die Vielseitigkeit der Entwickelung, der Reichtum an Erfolgen der Feder manche Beschränkungen auferlegten, so lassen doch die Umrisse und die im Großen gezeichneten Striche dieser Skizze die umfassende Gestaltung und die gewaltigen Fortschritte erkennen, deren das deutsche Post- und Telegraphenwesen in allen Verwaltungs- und Betriebszweigen auf dem langen mühevollen Wege von 25 Jahren teilhaftig geworden ist. Fassen wir noch einmal das Erreichte auf engem Raume zusammen, so erscheint die Verkehrswelt Deutschlands gewandelt an Inhalt und Umfang, neugestaltet in ihren Organen, reich an verwirklichten großen Gedanken.

Ein großes einheitliches Postverkehrsgebiet mit einheitlicher Gesetzgebung, gleichmäßigen Betriebseinrichtungen und fester Centralleitung ersetzt die ehemalige Zerrissenheit deutschen Postwesens, die unrühmliche Zerklüftung der Gebiete, die Zersplitterung der Kräfte. Mit festen Klammern ist die staatsrechtliche und Verwaltungs-Organisation in das öffentliche Leben der Nation eingefügt. Gemeinsames Postrecht, einfache und billige Einheitstarife nach einheitlichem Maß- Münz- und Gewichtssystem üben leichte Herrschaft, wo ehedem Vielheiten, Wirrnisse, bunte Mannigfaltigkeit alle Entwickelung erschwerten. Mit weitem Blick sind neue

große Aufgaben dem Wirkungsbereich des geeinten Post- und Telegraphenwesens zugeführt, mit williger Hand alle Bedürfnisse eines das ganze Wirtschaftsleben befruchtenden Postverkehrs gepflegt worden. Verkehrsfreiheit, Verkehrsverbesserungen, Neueinrichtungen und Erleichterungen, wo immer die materielle und geistige Wohlfahrt des Volkes ihre wechselnden Anforderungen stellen, werden Zielpunkte durchdringender Schaffenskraft. Um das $5\frac{1}{2}$fache an Zahl vermehrte Postanstalten mit mehr als verdoppeltem Personal und mit neuen Verkehrsmitteln aller Art verbinden einheitlich alle Teile des Reichs und tragen mit dem Postverkehr das Kulturelement in die entlegenste Wohnstätte. Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen erfreuen sich des Rufes der Mustergültigkeit und sind Gegenstand der Nachbildung seitens fremder Staaten.

Mit allen civilisierten Ländern der Welt verbindet uns die Weltpost, die, deutschem Geiste und deutscher Thatkraft entsprungen, mit einheitlichem Band die ganze Erde umschlingt. In überseeischen Ländern blühen deutsche Postanstalten empor, auf allen Meeren weht die deutsche Postflagge und zwischen beiden Hemisphären schlagen deutsche Seeposten die verkehrverbindenden Brücken.

Eines bestimmenden Einflusses auf das allgemeine Wirtschaftsleben erfreuen sich die aus lückenhaften Anfängen herausgewachsenen, heute alle Landesteile und Volksschichten umschließenden telegraphischen Einrichtungen des Reichs, die um das 12fache vermehrten Telegraphenanstalten, das 5fach verdichtete Leitungsnetz. Weitverzweigte Kabellinien, die ersten im Leitungsbau der Welt, bilden, das Reich in allen Richtungen durchschneidend, im Frieden wie im Krieg ein neues und sicherndes Machtelement der Nation. Den Geist vorausschauender Initiative atmet der gewaltige Ausbau des Fernsprechwesens, in staatsrechtlicher Organisation, in Betrieb und umfassender Ausbreitung ein vielumworbenes Vorbild für das Ausland.

Eine Zunahme des Versendungsverkehrs, welche alle Erscheinungen der Kulturentwickelung früherer Abschnitte weit hinter sich zurückläßt, kennzeichnet das neueste, um ungezählte Triebkräfte reicher gewordene Zeitalter deutschen Verkehrslebens. Mit 7facher Steigerung des Gesamtverkehrs und 11facher Vermehrung in einzelnen Versendungsgattungen stehen Post und Telegraphie im

Dienst aller persönlichen und geschäftlichen Beziehungen und an bevorzugter Stelle unter den lebenwirkenden Kräften des Staates. In der klar und durchsichtig gehaltenen, mit erfreulichen Überschüssen abschließenden Finanzgestaltung erblicken wir die einwandsfreie Zeugin der glücklichen Gesamtentwickelung.

Geschickt zur Erfüllung vielgestaltiger Aufgaben beteiligt sich die Post- und Telegraphenverwaltung mit großem, in weiten wissenschaftlichen Kreisen anerkanntem Erfolge an den Bestrebungen der Technik und physikalischen Wissenschaft. Aus freier Entschließung erweitert sie jährlich den Rahmen ihrer fruchtbaren Arbeit im Dienste der allgemeinen Wohlfahrt, und mit umfassender Thätigkeit ist sie die gesetzlich bestellte und willige Helferin im Kampf der sozialen Gegensätze.

Wohlwollende Pflege der Personalverhältnisse, die einheitliche Regelung reichsgesetzlicher Leistungen zum Besten der Beamten, die Stärkung der wirtschaftlichen und geistigen Leistungsfähigkeit des Personals waren und sind Gegenstand nachhaltig geübter Pflicht. Durchdringende Wirksamkeit in mildthätiger Fürsorge aus Reichsmitteln erfreut sich umfassender Erfolge; und indem der Gesamtorganismus in zahlreichen Wohlfahrtsanstalten die eigene Kraft wirtschaftlicher Selbsthülfe mit staatlichen Einrichtungen dauernd verbindet, erschließt er seinen Angehörigen zielsichere Bahnen zu sittlichem und materiellem Wohle.

Tief im Staats- und Volksleben wurzelt die lebenskräftige Organisation der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Mit diesen festen Wurzeln ihrer Kraft, unter weiser Leitung und in berufsfreudigem Zusammenwirken aller Organe streben Post und Telegraphie aus arbeitsvoller, aber auch erfolggesegneter Vergangenheit einer nicht minder aufgabenreichen Zukunft zu. Möge die große einheitliche Reichs-Verkehrsanstalt diese Quellen ihres Wirkens im Dienste des Vaterlands sich dauernd erhalten! Möge sie auch in kommenden Tagen als der berufene Kulturträger ihrer Zeit reichen Segen schaffen und der belebende Pulsschlag bleiben im Organismus unserer nationalen Wirtschaft!

Zusammenstellung
der wichtigsten in dem Zeitraum von 1868 bis 1892 eingeführten Verkehrserleichterungen und Betriebs- 2c. Änderungen [1].

1868. Einführung des einheitlichen Briefportos von 1 Sgr. für den einfachen frankierten Brief (Gesetz über das Posttaxwesen vom 4. Novbr. 1867);

Einheitlicher Tarif für den Packet- und Geldverkehr (vgl. das vorbez. Ges.);

Vertragsmäßige Neuregelung der Postbeziehungen mit Belgien 29/5, mit Gend & Loos in Rotterdam 27/7, mit Dänemark 7/9, Italien 10/11, Niederland 1/9, Norwegen 17/2, Rumänien 5/8, der Schweiz 11/4;

Regelung der Annahmebedingungen für Postbeamte durch Reglement v. 15/2, für Telegraphenbeamte durch Verordnung des Bundeskanzlers v. 28/1;

Erster Versuch zur Vereinfachung des umständlichen Fahrpost-Kartierungswesens.

1869. Neuregelung der Beziehungen mit Schweden (Vertrag v. 24/2);

Regelung der Gebührenfreiheiten durch Gesetz v. 5/6;

Einführung von Telegraphen-Freimarken, Gesetz v. 16/5;

Feststellung der Annahmebefugnisse der Landbriefträger 1/10.

1870. Erweiterung der Annahmebefugnisse der Landbriefträger 25/5;

Beseitigung der Vorschriften über den Siegelverschluß der Packete 26/7;

Umfassende Ermäßigung der Portosätze für Briefe nach dem Auslande;

Postvertrag mit Großbritannien 25/4;

Beginn des Vertriebs der Wechselstempelmarken 1/1;

Einführung der Korrespondenzkarten 6/6;

Wegfall der Einzeleintragung der gew. Packetsendungen in die Karten, Aufhebung der Kartierungsbezirke 1/4.

---

[1] Die Angaben beruhen auf Amtsblattsverfügungen der obersten Behörde.

1871. Einheitliche Regelung des Posttaxwesens für das ganze Reich, (Gesetz über das Posttaxwesens im Gebiete des Deutschen Reichs v. 28/10);
Ordnung der rechtlichen Verhältnisse der deutschen Post durch Postgesetz v. 28/10;
Hierzu Postreglement v. 30/11;
Neuregelung der Personalverhältnisse durch Reglement v. 23/5;
Einrichtung der ersten Postagenturen;
Einführung der Postkarte in den Verkehr mit dem Auslande;
Zulassung von Drucksachen als außergewöhnliche Zeitungsbeilagen 15/10;
Erhöhung des zulässigen Drucksachengewichts von 15 Lot auf 1 Pfund 7/11;
Zulassung von Bücherbestellzetteln gegen das Drucksachenporto 25/10;
Einführung der Postaufträge zur Einziehung von Geldbeträgen 15/10;
Einführung des Postanweisungs- und Postauftragsverkehrs mit mehreren fremden Staaten;
Beteiligung der Bahnposten bei der Umarbeitung der Wertsendungen;
Aufhebung der bezüglichen Enkartierungsbezirke (Amtsbl. 31/10 71);
Veränderung in der Einrichtung und Bezeichnung der Postanstalten.

1872. Anschluß Badens und Elsaß-Lothringens an das Reichspostgebiet;
Aufhebung des Landbriefbestellgeldes (§ 8 des Postgesetzes);
Ermäßigung der übrigen Landbestellgebühren nach Landorten;
Einführung deutscher Reichs-Postwertzeichen;
Herabsetzung des Postkartenportos auf die Hälfte und Einführung der Postkarten mit Antwort;
Verkauf von Postwertzeichen durch die Bahnposten;
Errichtung amtlicher Verkaufsstellen für Wertzeichen;
Postvertrag mit Portugal 9/5;
Zahlreiche Portoermäßigungen für Briefsendungen nach dem Auslande;
Telegraphenordnung vom 21/6;
Errichtung der Post-Spar- und Vorschußvereine 4/1;
Begründung der Kaiser Wilhelm-Stiftung 29/8;
Einrichtung von Kleiderkassen für Unterbeamte 6/12;

1873. Einführung des Einheitsportos für Packete bis 5 kg, (Gesetz v. 17/5 73, betr. einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen v. 28/10 71);
Postverträge mit Brasilien 30/9, Italien 11/5, Schweden 25/5;
Portoermäßigungen für Briefe, Drucksachen und Warenproben im Verkehr mit dem Auslande; Ausdehnung des Wertbrief-

und Postanweisungsverkehrs in den internationalen Beziehungen; Einführung der Packetadressen 16/11 73 (obligatorisch v. 1/1 74 ab);

Verändertes Kontrolverfahren über die Ergebnisse aus dem Postanweisungsverkehr 1/8;

Beginn der Zahlung von Wohnungsgeldzuschüssen.

1874. Neue Postordnung v. 18/12 74;

Postverträge mit Chili 22/3, mit Peru 11/6, Übereinkunft mit Ostindien 9/5;

Wegfall der Zeitungsstempelsteuer (Reichsgesetz über die Presse 7/5);

Einführung der Bahnhofsbriefe 7/6;

Einführung ermäßigter Beförderungsgebühren für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen 1/10;

Gründung des Weltpostvereins (Berner Postvereinsvertrag v. 9/10 1874).

1875. Regelung der Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn durch das Eisenbahnpostgesetz v. 20/12 75;

Einführung der Reichsmarkrechnung im Bereiche der Postverwaltung 1/1;

Postübereinkunft mit Belgien 25/5, mit Niederland 5/12;

Vereinfachte Taxen für Drucksachen und Warenproben;

Erhöhung des zulässigen Meistbetrags auf Postanweisungen von 150 auf 300 Mark 1/1;

Einführung des Postanweisungs- und Vorschußverfahrens im Verkehr mit Österreich-Ungarn 1/2;

Erweiterte Einführung des Postanweisungs-, Auftrags- und Packetdienstes in dem deutsch-ausländischen Verkehr;

Inkrafttreten des Berner Postvereinsvertrags 1/7.

1876. Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens 1/1 76;

Anderweite Einteilung und Bezeichnung der Betriebsanstalten 1/1;

Einführung von Postaufträgen zur Einholung von Accepten 1/8;

Feststellung der Bedingungen für den Beitritt überseeischer Länder zum Weltpostverein (Berner Konferenz);

Anderweite Abrechnung über die Ergebnisse aus dem Postanweisungsverkehr 24/5;

Eröffnung der Rohrpost in Berlin 1/12;

Vertragsmäßige Neuregelung der Telegraphenbeziehungen mit Belgien, Dänemark, Luxemburg, Österreich-Ungarn, Rußland, Schweden, der Schweiz;

Einführung des Einheits-Worttarifs für Telegramme 1/3;

Anderweite Gebührensätze für Stadttelegramme 1/3;

Annahme von Telegrammen durch Landbriefträger, Bahnposten, Briefkasten ꝛc.;

Beginn des Baues unterirdischer Telegraphenlinien.

1877. Einführung der Einheitstaxe von 80 Pf. für Packete bis 5 kg im Verkehr mit der Schweiz 1/2, mit Dänemark 1/4;

Neuregelung der Telegraphenbeziehungen mit Niederland 11/4, Frankreich 11/12;
Einrichtung der ersten Fernsprechanstalten (im Dezember 1877);
Regelung der Gebührenfreiheiten für Telegramme 2/6;
Bildung der neuen Beamtenklasse der Oberassistenten 1/4.

1878. Pariser Weltpostvertrag v. 1/6 78 und zugehörige Nebenabkommen;
Fahrpost-Übereinkommen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn 3/4, betr. einheitlichen Tarif für Packete, Wert- und Nachnahmesendungen;
Wegfall des Meistbetrags von 3000 Mark für Wechsel bei Postaufträgen zur Accepteinholung 1/5;
Einführung besonderer Weltpostkarten 1/10;
Einführung der Einheitstaxe von 80 Pf. für Packete bis 5 kg im Verkehr mit Belgien 11/11;
Neuregelung der Telegraphenbeziehungen mit Belgien 17/3, Rußland 6/5, Großbritannien 11/11.

1879. Neuregelung der Beziehungen mit der Postwagenunternehmung von Gend & Loos in Rotterdam 22/3, betr. Packetverkehr nach und von Niederland;
Ausführung des Pariser Weltpostvertrags und der Nebenabkommen v. 1/4 ab;
Neue Postordnung v. 8/3 79;
Einführung der Einheitstaxe von 80 Pf. für Packete bis 5 kg im Verkehr mit Niederland 1/5;
Einführung besonderer Formulare zu Weltpostkarten mit Antwort 15/7;
Ermäßigung des Packetportos im Verkehr mit Großbritannien, Amerika, Afrika, Asien, Australien;
Neuregelung der Telegraphenbeziehungen mit Norwegen 6/4, Österreich-Ungarn 2/2;
Einführung des summarischen Kartierungsverfahrens für Packete bis 5 kg im Verkehr mit Österreich-Ungarn;
Annahme von Einschreibbriefen außerhalb der Dienststunden;
Erhöhung des zulässigen Meistbetrags auf Postanweisungen von 300 Mark auf 400 Mark 1/4;
Übertragung des Vertriebs der Marken zur Entrichtung der statistischen Gebühr an die Postanstalten 20/11;
Inbetriebnahme des Deutsch-Norwegischen Kabels 5/9.

1880. Beginn der Neuordnung des Landpostwesens; Einrichtung der ersten Posthülfstellen;
Abschluß der Pariser Postpacket-Übereinkunft 3/11;
Anderweite Organisation der obersten Behörde (Bezeichnung „Reichs-Postamt") 1/4;
Einführung des Postauftragsverfahrens mit Frankreich und Belgien;
Neue Telegraphenordnung v. 13/8 80.
Zulassung „dringender" Packetsendungen.

1881. Eröffnung der Berliner Stadtfernsprecheinrichtung 1/4 81;
Einstellung der ersten fahrenden Landbriefträger;
Übereinkommen mit Belgien v. 21/24 Dezbr. 81, betr. den Wertpacket-Verkehr;
Einrichtung des Postpacketdienstes mit Frankreich 1/5, Algerien, Corsica, Tunis und den französischen Kolonieen 1/8, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Ägypten, Italien, Luxemburg, Montenegro, Norwegen, Österreich-Ungarn, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Serbien, der Türkei 1/10;
Zulassung telegraphischer Postanweisungen nach Orten ohne Telegr.-Anstalt 1/4 81;
Weitere Ausdehnung des Wertbrief-, Postauftrags- und Postanweisungsdienstes im Verkehr mit dem Auslande;
Porto-Ermäßigungen im Packetverkehr mit Großbritannien und den Ver. Staaten;
Zulassung hektographischer Abdrücke als Drucksachensendungen 1/5;
Fürsorge für die Witwen und Waisen der Reichsbeamten (Gesetz 20/4 81);

1882. Einführung von Bücherpostsendungen (mit zugehörigen Postaufträgen) 1/1;
Einführung der Postpackete im Verkehr mit Niederland 1/4, Portugal 1/11:
Ausdehnung des Postanweisungs- und Postauftragsdienstes im Verkehr mit dem Auslande;
Einführung der Vorausbezahlung von Eilbotenlöhnen nach festen Sätzen für Sendungen nach Landorten 1/3 und der Vorausbezahlung der Kosten für Bestellung von Antwortstelegrammen außerhalb der Ortsbestellbezirke 14/1;
Eröffnung des Betriebs auf der Kabellinie Greetsiel-Valentia 23/4;
Einheitliche Bedingungen für Herstellung von Nebentelegraphen- und Privatanlagen.

1883. Ausdehnung des Postpacket-, Wertbrief-, Postanweisungs- und Postauftragsdienstes im Verkehr mit dem Auslande;
Neuregelung der Bestellgeldsätze im Orte;
Zulassung von Mustersendungen in Rollenform als Warenproben 15/11;
Zulassung der Einsammlung von gewöhnlichen Packeten durch die Packetbesteller 12/3;
Zulassung des Vertriebs der Patentschriften 1/10;
Verbessertes Verfahren mit unbestellbaren Postsendungen 7/2.

1884. Ausdehnung des Postpacket- und Postanweisungsdienstes auf den Verkehr mit verschiedenen fremden Gebieten;
Vereinfachtes Übergabeverfahren für Wertstücke 1/10;

1885. Einführung des Postanweisungsverfahrens im Verkehr mit 4 fremden Gebieten, Vervollkommnung dieses Dienstes im Verkehr mit 10 fremden Staaten;

Einrichtung eines Beförderungsdienstes für Packete bis 5 kg nach und von der West- und Südwestküste Afrikas 1/8;

Durchführung der Unfallversicherung unter Beteiligung der Reichspostverwaltung 1/10;

Lissaboner Zusatzabkommen vom 21/3 zum Weltpostvertrage ꝛc.; neues Übereinkommen vom 21/3 85, betr. den internationalen Postauftragsdienst.

1886. Einrichtung des Postpacketdienstes mit Großbritannien 1/1;

Beginn der Reichs-Postdampferfahrten nach Ostasien und Australien 30/6 (Gesetz v. 6. April 1885);

Einrichtung deutscher Postanstalten in Shanghai 16/8 und Apia 21/9;

Zulassung von Postkarten mit Antwort nach allen Ländern des Weltpostvereins 1/4;

Errichtung eines Postpacketdienstes mit 8 verschiedenen Gebieten;

Zulassung telegraphischer Postanweisungen nach Österreich-Ungarn, Dänemark, Ägypten, Frankreich, Algier, Tunis, Japan, Italien, Niederland, Norwegen, Portugal;

Erhöhung des zulässigen Meistbetrags für Postnachnahmen im Verkehr mit dem Auslande auf 400 Mark 1/4;

Verbesserung des Looses der Beamten und deren Hinterbliebenen durch die Gesetze v. 15/3 86, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen und v. 21/4 86, betr. Abänderung des Gesetzes v. 20/4 81 über die Fürsorge für die Witwen und Waisen;

Einführung der Unfallversicherung der Arbeiter im Betriebe der Post und Telegraphie v. 1/4 86 ab;

Einführung des reinen Telegraphen-Worttarifs im Deutschen Reich 1/7;

Nutzbarmachung der Stadtfernsprecheinrichtungen zu Feuermeldezwecken 1/4.

1887. Eröffnung einer deutschen Postanstalt in Kamerun 1/2;

Zulassung von Postpacketen im Verkehr mit 19 verschiedenen überseeischen Gebieten;

Ausdehnung des gewöhnlichen und telegraphischen Postanweisungsdienstes;

Zulassung von Bahnhofsbriefen im Wechselverkehr mit Bayern und Württemberg 1/2;

Zahlreiche Vereinfachungen im Kassen- und Rechnungswesen.

1888. Eröffnung 4 deutscher Postanstalten in Deutsch-Neuguinea 1/1;

Eröffnung von deutschen Postanstalten in Klein-Popo (Togogebiet) 1/3, in Otyimbingue 1/7, in Victoria (Kamerungebiet) 1/9, in Jaluit (Marschall-Inseln) 1/10;

Ausführung der Nebenabkommen zum Weltpostvertrage im Verkehr mit einer Reihe fremder Staaten;

Zulassung von Postfrachtstücken nach den asiatischen und australischen Anlaufhäfen der Reichspostdampfer 1/1;

Ermäßigung der Landbestellgebühr für Packete von mehr als $2^1/_2$ kg von 30 Pf. auf 20 Pf. 1/8;

Erlaß der Witwen- und Waisengeldbeiträge, Gesetz v. 5/3 88.

1889. Herabsetzung des Briefportos von 60 Pf. auf 40 Pf. für den einfachen frankierten Brief im Verkehr mit den nicht zum Weltpostverein gehörigen Ländern;

Erhöhung des zulässigen Meistbetrags der Postaufträge innerhalb Deutschlands von 600 auf 800 Mark 1/1;

Ermäßigung des Eilbestellgeldes für Postsendungen und Telegramme nach Landorten: bei Briefen und Telegrammen von 80 Pf. auf 60 Pf., bei Packeten von 120 Pf. auf 90 Pf. 1/1;

Eröffnung einer deutschen Postanstalt in Stephansort (Deutsch-Neuguinea) 14/12;

Zulassung von Postpacketen im Verkehr mit 7 verschiedenen überseeischen Gebieten;

Weitere Ausdehnung des internationalen Postanweisungs- und Wertbriefverkehrs;

Ermäßigung des Packetportos im Verkehr mit den Ver. Staaten und Norwegen;

Herabsetzung des Gebührentarifs im telegraphischen Verkehr mit Großbritannien, Italien, ferner im Verkehr nach Westindien, Mexiko, Mittel- und Südamerika;

Weitere Ermäßigung des Eilbestellgeldes für Telegramme nach Landorten (bei Vorausbezahlung) auf 40 Pf. 1/11;

Zulassung der Benutzung von Reichs-Telegraphenleitungen mit Fernsprechbetrieb zum unmittelbaren Verkehr des Publikums 1/9;

Einführung neuer Postwertzeichen 1/10;

Neues Übereinkommen v. 25/5 89 mit Bayern und Württemberg hinsichtlich des Wechselverkehrs;

Vereinfachungen in der Behandlung der Nachnahmesendungen 16/5.

1890. Einrichtung einer deutschen Reichs-Postdampferverbindung mit Ostafrika;

Eröffnung der Fahrten Hamburg-Delagoabay 23/7;

Einrichtung eines deutschen Postamts auf Helgoland 10/8;

Eröffnung deutscher Postanstalten in Lome (Togogebiet) 1/3, in Bagamoyo und Dar-es-Salaam 4/10;

Herstellung der telegraphischen Kabelverbindung Zanzibar—Bagamoyo—Dar-es-Salaam;

Einführung des Postanweisungsdienstes mit 5 überseeischen Gebieten, des Postauftragsdienstes mit 2, des Wertbriefverkehrs mit 2, des Postpacketdienstes mit 14 verschiedenen Gebieten;

Ermäßigung des Portos für inländische Drucksachen im Gewicht von über 50 bis 100 g von 10 Pf. auf 5 Pf. 1/6;

Zulassung von Drucksachen in Rollenform 1/3;

Erweiterung der Ausdehnungsgrenzen für Warenproben im inländischen Verkehr auf 30 cm Länge, 20 cm Breite, 10 cm Höhe 1/6;

Ermäßigung des Tarifs für inländische Nachnahmesendungen 1/6;

Vereinfachung des Übergabeverfahrens auf gewöhnlicher Landstraße;

Allgemeine Einführung der summarischen Überweisung der Einschreibsendungen 1/5 90;

Versicherung von Überlebensrenten für Beamte ꝛc. unter Beihülfe der Post-Verwaltung 16/9 90.

1891. Beginn des Vertriebs der Marken zur Entrichtung der Invaliditäts- und Altersversicherungsbeiträge 1/1, Verf. 28/11 90;

Einführung der Invaliditäts- und Altersversicherung der bei der Postverwaltung beschäftigten Personen 1/1 91 (Verf. 4/12 90); aus diesem Anlaß: Änderungen in dem Dienstverhältnis und den Dienstbezügen der Beamten und Arbeiter 1/1 91 (Verf. 4/12 90);

Vereinfachung in der Verwaltung der Wertzeichen; Wegfall der gestempelten Briefumschläge und Streifbänder sowie einzelner Sorten Wechselstempel-Wertzeichen (Verf. 8/11 90) und Stempelmarken zur Entrichtung der statistischen Gebühr (Verf. 14/1 91);

Einführung der summarischen Überweisung der Einschreibbriefe im Wechselverkehr;

Einführung einer neuen Telegraphenordnung v. 15/6 91;

Erweiterung der strafrechtlichen Vorschriften zum Schutz des Post- und Telegraphenverkehrs (Gesetz v. 13/5 91);

Einrichtung deutsch-amerikanischer Seeposten 1/4;

Eröffnung deutscher Postanstalten in Tanga (Ostafrika) 5/5, Lindi (Ostafrika) 17/5, Bibundi (Kamerun) 1/7;

Beteiligung der Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten am Zeitungsdienste;

Ausdehnung des Postanweisungsdienstes auf 6 weitere Gebiete;

Ermäßigung des Drucksachentarifs im Verkehr mit Österreich-Ungarn (von 10 Pf. auf 5 Pf. für Sendungen von über 50 bis 100 g) v. 1/3 ab;

Ermäßigung der Telegrammgebühr im deutschen Verkehr von 6 Pf. auf 5 Pf. für das Wort v. 1/2 ab;

Ermäßigung der Wortgebühr für Telegramme nach Schweden, Norwegen, Griechenland, Bulgarien, Frankreich, Algier, Tunis, Rußland, Spanien, Portugal sowie des Gebührentarifs im telegraphischen Verkehr mit Südaustralien, Westaustralien, Viktoria, Neu-Süd-Wales, Tasmanien, den westindischen Inseln und Britisch Guyana;

Inbetriebnahme des neuen Kabels Emden-Borkum-Bacton 25/9;

Ermäßigung des Briefportos nach Australien (Eintritt in den Weltpostverein am 1/10 91);

1892. Ausführung des Wiener Weltpostvertrags und der Nebenabkommen für Wertbriefe, Postanweisungen, Postpackete und Postaufträge vom 1/7 92 ab;

Ermäßigung des Briefportos von 40 Pf. auf 20 Pf. für den einfachen frankierten Brief nach dem Vereinsauslande und Zulassung von Postkarten nach dem Vereinsauslande;

Einrichtung einer Postanstalt in Kilwa (Ostafrika);

Gesetzliche Regelung der telegraphenrechtlichen Beziehungen (Gesetz über das Telegraphenwesen des deutschen Reichs vom 6/4 92);

Ausdehnung des Postpacketdienstes auf 4, des Postanweisungsdienstes auf 3 überseeische Gebiete;

Regelung des einheitlichen internationalen Zeitungsdienstes;

Verkehrserleichterungen durch die neue Postordnung vom 11/6 92;

Ausdehnung des inländischen ermäßigten Worttarifs für Telegramme (5 Pf.) auf den Verkehr mit Österreich-Ungarn und Luxemburg 1/1 92;

Inbetriebnahme der 180 km langen oberirdischen Telegraphenleitung Bagamoyo-Tanga (Deutsch-Ostafrika);

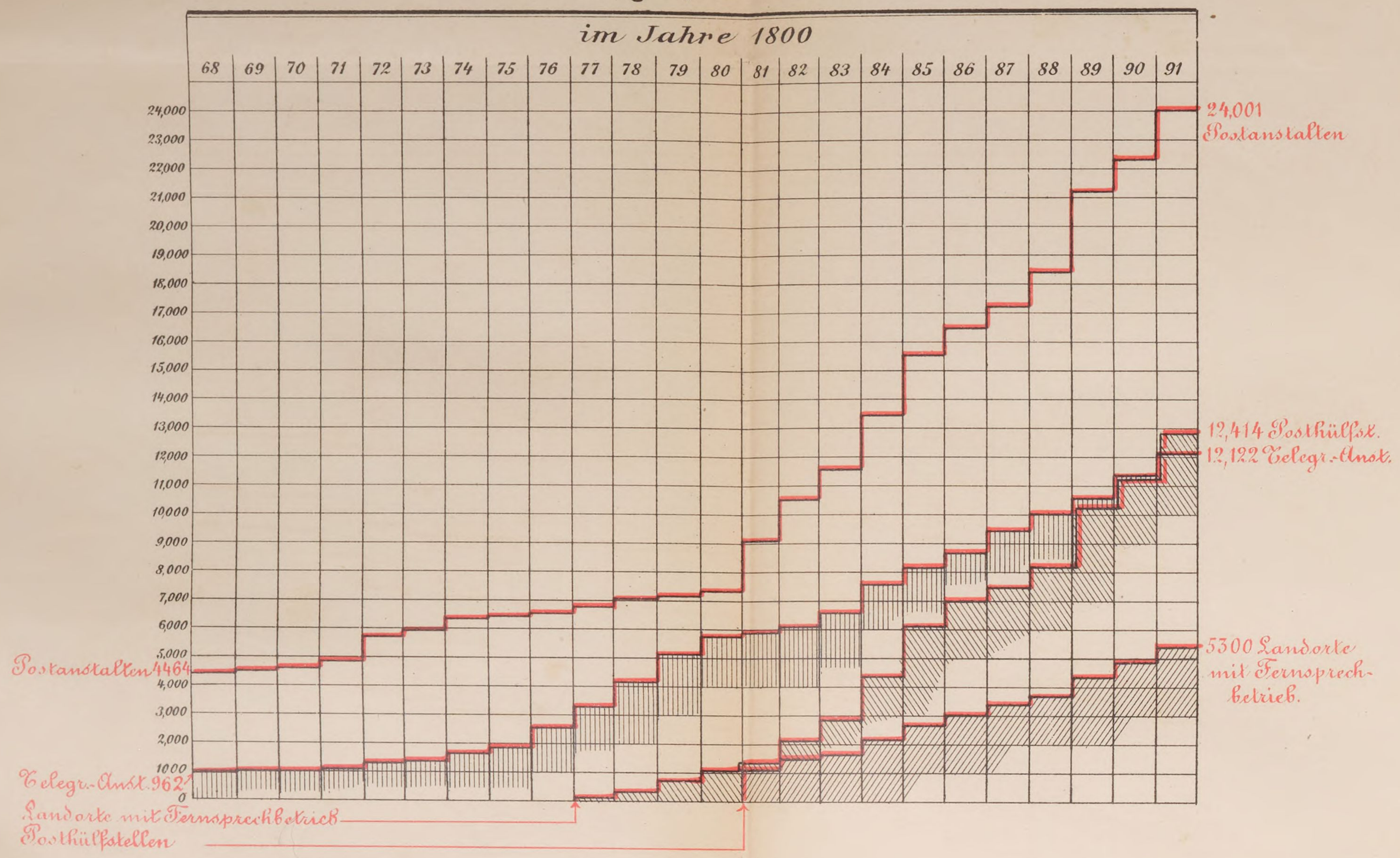
Anderweite Vorschriften betr. Annahme als Posteleve;

Verbesserung der Personalverhältnisse durch Einführung von Kündigungsfristen für das Dienstverhältnis von nicht etatsmäßig angestellten Beamten, Unterbeamten und Arbeitern.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Die Zunahme der Reichs-Post- und Telegraphenanstalten, des Personals u. der Verbesserung des Postkursnetzes.

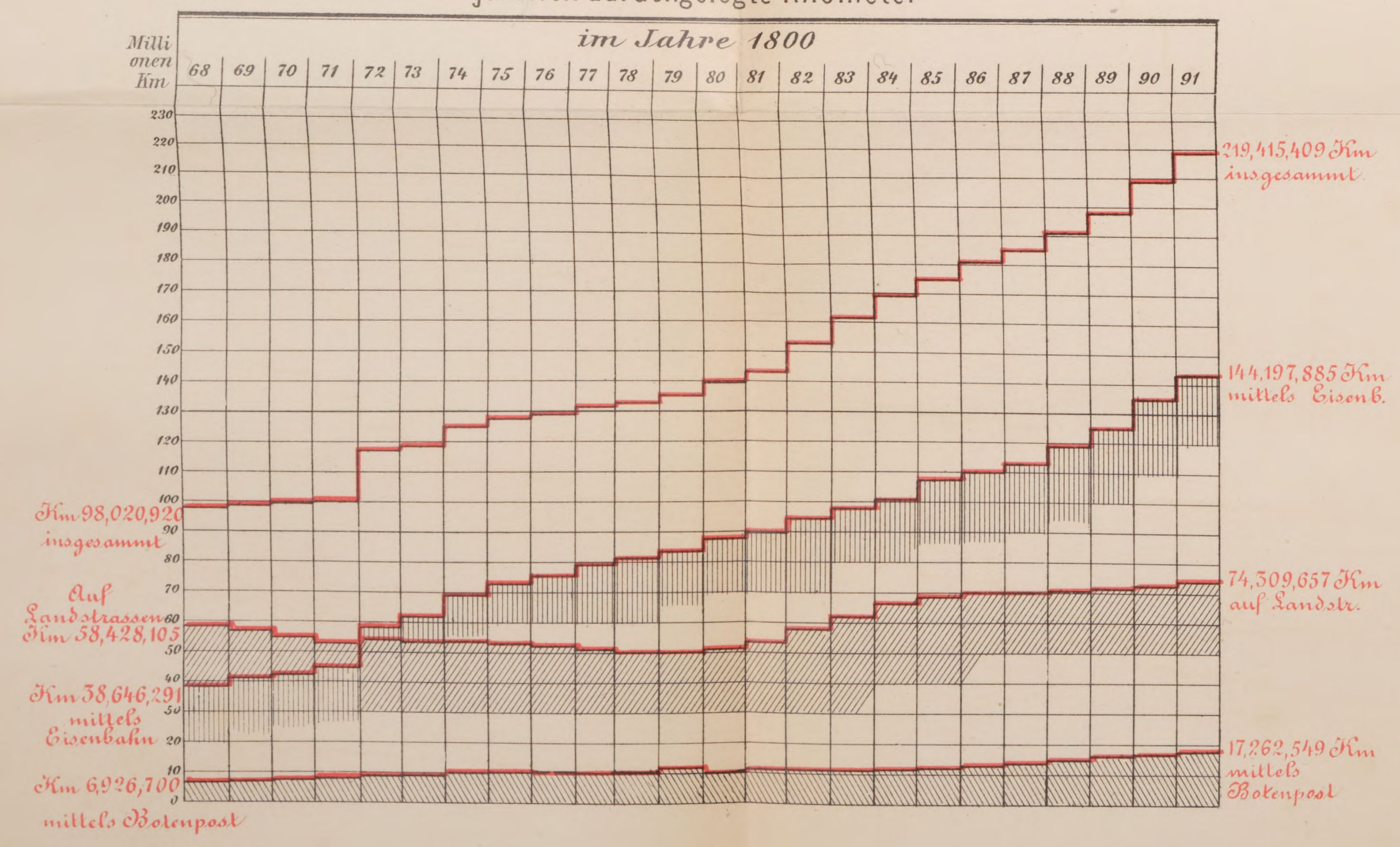
TAF. 1. Post- und Telegraphenanstalten



TAF. 2. Personal

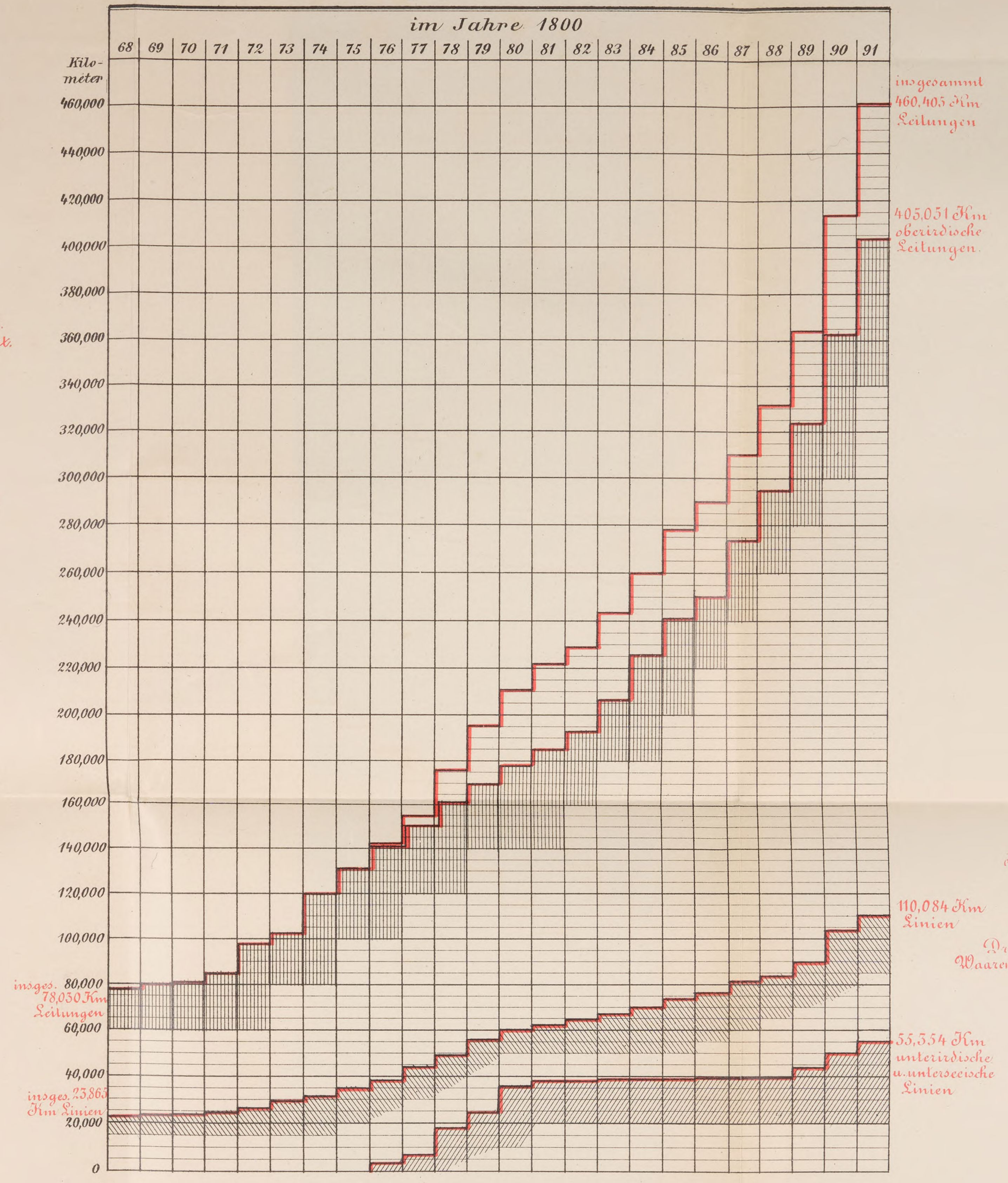


TAF. 3. Postverbindungen, jährlich zurückgelegte Kilometer

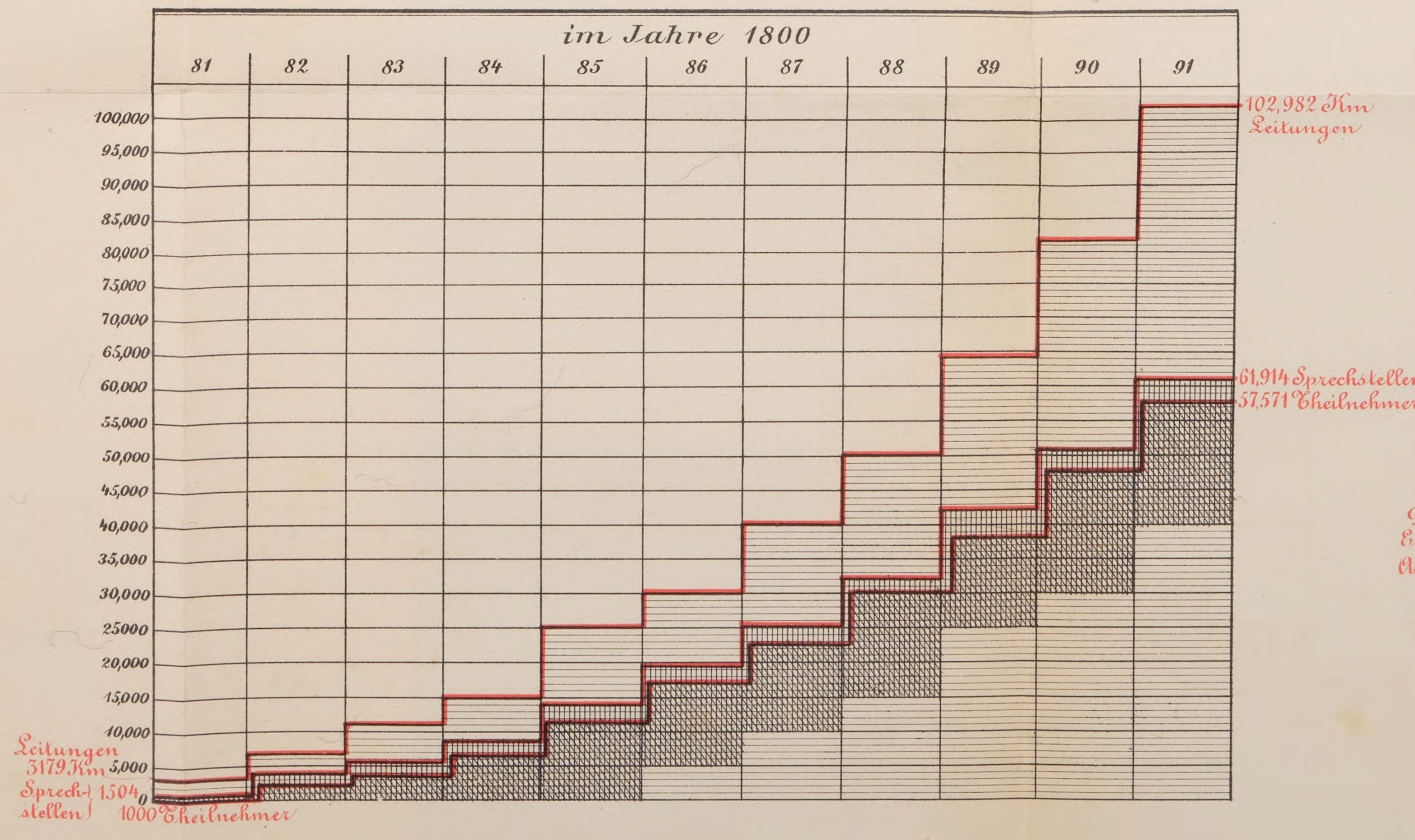


Die Entwickelung des Telegraphennetzes u. der Stadt-Fernsprecheinrichtungen im Reichs-Postgebiete.

TAF. 4. Gesammtes Telegraphen- und Fernsprechnetz.

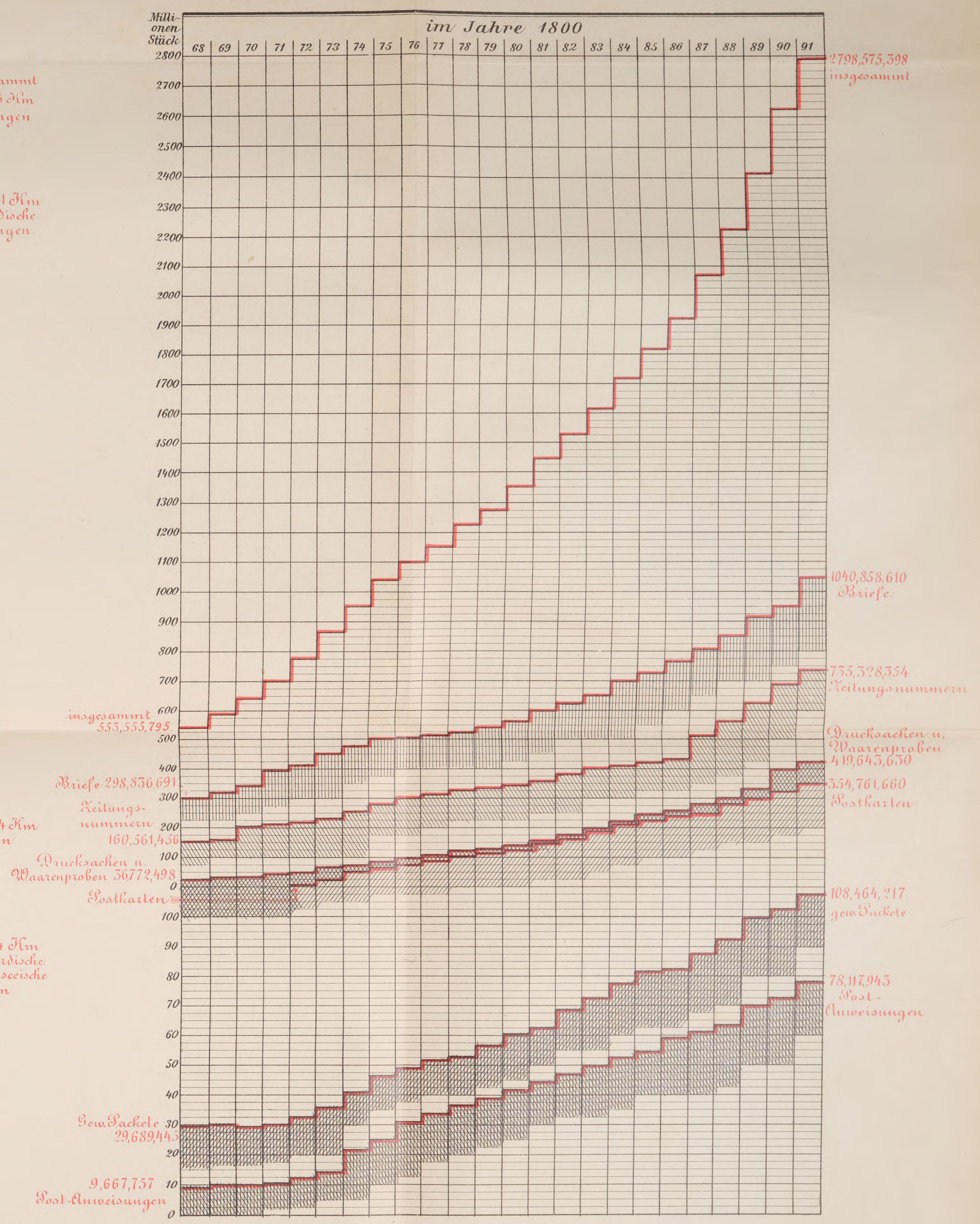


TAF. 5. Stadt-Fernsprecheinrichtungen.

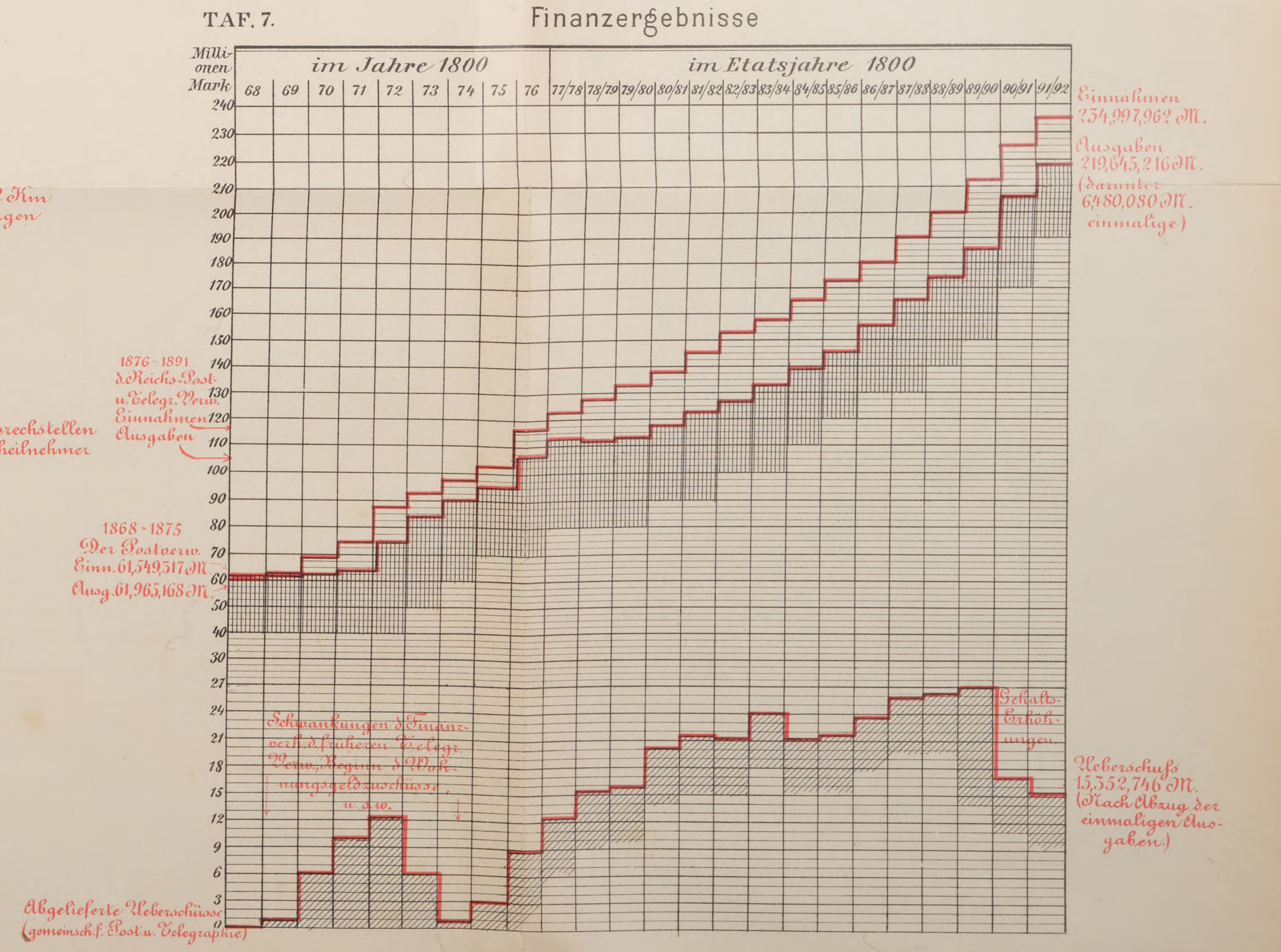


Die Steigerung des Postverkehrs und der Finanz-Ergebnisse im Reichs-Postgebiete

TAF. 6. Postverkehr



TAF. 7. Finanzergebnisse



Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Jung, Josef

Entwickelung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren Gedenkblätter zum 25jährigen Bestehen eines einheitlichen Post- und Telegraphenwesens in Deutschland

Leipzig 1893

J.publ.g. 369 s
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11635662-5